

航空ファン

9

奮迅! 渡辺洋二 新連載
審査部戦闘隊

RIMPAC '96

環太平洋合同演習現地取材

南米諸国の空軍力、VFA-27厚木到着

特集 タシットブルー検証

博物館入りする謎の航空機を現場から報告

ダイジェスト・サーブ105軽攻撃／練習機

連載●日本陸海軍飛行部隊史、世界のエースパイロット



306

15th Anniversary



Photography by Katsuhiko Tokunaga



犬鷲ファントム 15周年を迎える

1968年12月1日、ロッキードF-104Jスターファイトアターの後継となる航空自衛隊の次期主力戦闘機として、マクダネル・ダグラスF-4EJファントムIIが選定された。同機は、最大離陸重量28tを超える大型の双発戦闘機で、レーダー誘導AAMの運用能力を持つ航空自衛隊最初の機体として、その戦闘能力向上に大きく貢献した。F-4EJの1号機は、ちょうど四半世紀前の1971年1月14日にセントルイスのマクダネル・ダグラス社ランバートフィールドで初飛行。最終的には合計140機が生産され、6個飛行隊に配属された。その後、マクダネル・ダグラスF-15Jイーグルの導入開始とともに、その整備部隊も半分の3個飛行隊にまで減少したが、1989年にはAPG-66レーダーの搭載ほか、わが国独自のアビオニクス改修により、戦闘能力の大幅な向上を図ったF-4EJ改が登場。今後も10年間にわたって、航空自衛隊の戦闘機部隊の一翼を担っていくことになっている。石川県小松基地の第6航空団隷下にある第306飛行隊は、1981年6月30日にF-104Jを装備する第205飛行隊の伝統を継承するかたちで編成された。航空自衛隊で最後のF-4EJ部隊。このほど同隊が部隊創設15周年を迎え、保有するF-4EJのうちの1機に記念塗装が施された。



第306飛行隊のエンブレムは、石川県の県鳥である犬鷲をモチーフとした「ゴールデンイーグル」。犬鷲の勇猛果敢な攻撃精神と、電光石火の機動生にあやかっただけ、数字の6をデザインした鷲の目の部分がある。また、エンブレムのバックに配された黒は、飛行隊の和と団結の強化を意味するものと言われ、今回の記念塗装機F-4EJ改37-8322号機にも、この黒と黄を基調としたペインティングが施された。なお、今回の記念塗装のデザインは小松基地内で公募され、第6航空団整備補給群第1検査隊の菅野3等空曹の案が採用されたもの。





↑ グラマラスな胴体と外翼だけに上反角の付いた主翼、大きな下反角の付けられた水平尾翼という独特のスタイルを見せて編隊から離脱する記念塗装機。これまでこの種の記念塗装は、機体全体を多くの色を使用してペイントした例が多かったが、今回の第306飛行隊のF-4Eは、胴体と主翼のドロップタンクをシンプルにスコードロンカラーで塗ったきわめてスマートなもの。デザイナーのセンスのよさが光る塗装である。なお、胴体に特別塗装を施すためには航空団司令の決裁が必要だが、主翼を含む機体全体を塗装するとなると、これに加えて航空幕僚監部の許可が不可欠。塗装を胴体に限定した裏には、こうした手続きを簡略化するためという事情もあったようである。





↑ 記念塗装機のリードで旋回する、第306飛行隊所属の3機のF-4EJ改。2機目の17-8439号機は、現在導入が進められている低視認迷彩塗装、いわゆるロービジビリティ迷彩機で、3機目の77-8394号機はオリジナルのライトグレイ塗装機。近い将来、計画されている支援戦闘を主任務とするF-4EJ飛行隊が編成されると、これに加えて新たな迷彩塗装が登場する可能性もある。



✦ 機体の平面形を見せつける記念塗装機。主翼の内側バイロンには、AIM-9LサイドワインダーAAMのダミー4発が搭載されている。去る6月28日にホームベースの小松基地で15周年記念式典を実施した第306飛行隊だが、8月には早くもF-15への機種改変作業が本格化する予定で、飛行隊の新たな歴史がスタートすることになる。なお、書類上ではF-15飛行隊に生まれ変わる同隊だが、現在の飛行隊の人員と機材のほとんどは、来春に青森県三沢基地に移動し、支援戦闘を主任務とする新生第8飛行隊に編入される予定。これは、開発中の三菱F-2の戦力化が遅れているため、機体の老朽化が進む三菱F-1の一部をF-4EJ改で代替するという計画に沿ったもの。15年前にF-15の戦力化の遅れを補うために、当初計画にはなかった6番目のF-4EJ飛行隊として誕生した第306飛行隊だが、今度はその人員と機材が、F-2の遅れによって三沢に再配属されるというのも奇遇と言えよう。



✦ 低高度を旋回する記念塗装機、F-4EJの配備では、航空自衛隊で最後の部隊となった第306飛行隊だが、逆に改修型のF-4EJ改を受領したのは航空自衛隊で最初。1989年11月27日には1号機にあたる47-8338号機が小松に到着し、その後2年間にわたって第306飛行隊の手によって改修機の運用研究が進められた。これには、将来の支援戦闘任務を想定した研究も含まれ、国産のASM-1空対艦ミサイルの密射試験なども実施されている。

✦ 小松の滑走路にタッチダウンドラッグシュートを使用して行き足を止める記念塗装機。



✦ カメラシッパとタイトなフォーメーションを組むF-4EJ改記念塗装機。前席で操縦桿を握るのは、飛行隊長の戸田慎一郎2等空佐。戸田2佐は第306飛行隊9代目の飛行隊長で、平成7年度の戦技競技会では胴体後部にTACネームの「TIGER」にちなんだ虎のマーキングを入れたF-4EJ改で出場したのは記憶に新しいところ。なお第306飛行隊は平成8年度戦技競技会F-4EJ部門で見事に優勝を飾っている。

✦ 日本海の海岸線をバックに、慣れ親しんだ小松基地へのファイナルアプローチに入る記念塗装機。ドロップタンクの「LAST PHANTOM IN KOMATSU」の文字とあり、1976年10月26日の第303飛行隊編成以来続いた小松基地におけるF-4EJ運用の歴史も、第306飛行隊のF-15Jへの機種改変によって、あと半年ほどでピリオドが打たれることになる。



RIMPAC '96



1996年環太平洋合同演習
Photography by Tetsuya Kakitani

ハワイを中心とした東太平洋海域で、5月22日から実施されていた環太平洋合同演習“RIMPAC-リムバック'96” (Rim of the Pacific)。アメリカ、日本、カナダ、オーストラリア、韓国、それと初参加のチリから艦艇約50隻と約3万名が参加した今年のリムバックでは、これらがMNF (Multi-National Force: 多国籍軍) とBIF (Bi-Lateral Force: 両側方軍) に分かれて対峙するというシナリオだった。

米海軍からは今回2隻の空母と1隻の強襲揚陸艦が参加しており、USSキティホーク (CV-63) バトルグループとUSSエセックス (LHD-2) 遠征予備群はMNFに所属してカナダ、オーストラリア、韓国、チリと協同、USSインディペンデンス (CV-62) バトルグループは日本と協同しBIFを形成した。また約1ヵ月続いた演習のクライマックス、カウアイ島上陸演習に際しては、チームを入れ替えてチリ (敵軍役) と連合軍が対立しているが、これは地域紛争への上陸作戦時などにバトルグループ同士の連携する必要があるからだ。

国内では海目のかがわった事故ばかりが大きくなり上げられた今年のリムバックだったが、じつは対大国から、地域紛争を意識した演習へと、シナリオの本質も変わりつつある。

↑ 連絡任務でインディに飛来、離陸する海自第12航空隊のSH-60J (8203) とHS-14のSH-60F (NF610/164797)。今回、海自はひとつの護衛隊群ではなく混成群を組織してリムバックに参加したが、写真の機体はゆうぎり (DD-153) の所属機。

↓ A-6Eでの最後のクルーズとなる本演習で、CAG (空母航空団司令) 機 (NF500/155704) が目撃後に“撃墜”されるという事故に見舞われたVA-115だが、演習中に出た情報から一転して、7月2日には5機のA-6Eが厚木に帰投しており、そのなかには新たに塗り直されたNF500の姿もあった。しかし、本誌が書店に並ぶころには、これら5機もアメリカへ向けて飛び立っているはずだ。



← 6月23日、演習日程をすべて終え、パールハーバーを出港したインディペンデンス。艦首付近にはCVW-5に残ったA-6Eのうちの3機の姿が見えるが、大半のA-6Eはハーバースポイントに降ろされた。

↓ 上陸演習のCAP (戦闘空中哨戒) のため、インディのNo. 1カタバルトを発艦するVFA-192のF/A-18C CAGバード (NF300/163777)。





→ 1994年の航海ではCVW-15を搭載したキティホークだが、今回はCVW-11と組んでMNFの中核となり、インディ・パトルグループ/海上自衛隊のBIFと対峙した。最後の上陸演習では2空母が連携をとって上陸部隊の支援に当たったが、こうした動きは湾岸戦争などの地域紛争を意識したもので、大国間の対潜水艦作戦をメインにしていた過去のリムパックとの差異が感じられる。なお、本航海からCVW-11にVFA-97が加わっているが、同隊はCVW-15所属当時と同様、F/A-18Aを運用している。



【左4枚、上】上陸演習で中心的役割を担ったのが先月号で紹介した海軍陸戦隊エセックスと11MEU（第11海兵遠征群）だ。写真は上陸演習のさなか、エセックスで撮影された11MEUの航空機部門、HMM-166（R）の所属機。左上からAV-8B（CF03/164140）、CH-53E（YX622、後方はLCAC：Landing Craft Air Cushionと呼ばれる上陸用ホバークラフト）、UH-1N（YX631/159205）、AH-1W（YX644/165332）、CH-46E（YX601/153979、写真上）。本来CH-46の飛行隊であるHMM-166に各機種が所属された混成部隊で、AV-8Bのみ原隊VMA-211を示す「CF」のテイルレターを付けている。UH-1Nが機首にFLIR（赤外線前方監視装置）を搭載している点に注目。

→ ハワイ沖を航行するエセックス。なお、本演習中、5月にアメリカで起きたCH-53E墜落事故を受けて同機は飛行停止となっていた。





【左3枚】 左はカナダ、オーストラリアから参加したヘリコプター群。上からカナダ国防軍のフリゲート艦に搭載されて参加したシニアウォーター基地No.12WG/No.423sqn所属のCH-124シーキング（429、436）、オーストラリア海軍でSAR（捜索救難）、連絡などに使用されているNo.817sqnのシーキングMk.50A(10)、オーストラリアのフリゲートに搭載される同海軍No.815sqnのS-70B-2シーホーク（75）とNo.723sqnのAS350Bスクイレル（865）。

↑ 今年初参加のチリ海軍からは潜水艦1隻、フリゲート1隻が参加したが、フリゲート艦CSリンテ（PFG-07）にはHS-1所属の対潜ヘリ、ASS32A2クーガーMk.2（77）が搭載されていた。大きなスポンソンや機首下面のレドームが、全面グレイの塗装とあいまって軍用機らしい威圧感を感じさせる。



【3枚】 パーパースに集結した各国のオライオン。左は各種ポッドを搭載して艦隊に対する電子戦を実施した米海軍VP-66のEP-3J（LV719/152719）。右と下写真一番手前はオーストラリアNo.10sqnのP-3Cで、主翼端と尾部にESMセンサーを搭載したアップデート型。機首にはオーストラリア空軍75周年マークが。



4月 4月号P.120で嘉手納飛来を伝えたミシガンANG 127FW/107FSのF-16C/Dは、その後ハワイ、ヒッカムAFBに展開、リムパックをサポートした。対艦ミサイルをシミュレートすると思われるシーカーの付いた、オレンジのサイドワインダー型のポッドを搭載している。



【右2枚】 右はアメリカ以外から参加した戦闘機2機種。上はオーストラリア空軍No.1sqn所属のF-111C(4機が参加)、下はカナダ国防軍No.441sqn所属のCF-188A(5機が参加)。両飛行隊はヒッカムから作戦を行なったが、なかでもRAAFアンバーレーから飛来したF-111は、AGM-84ハープーンを搭載して対艦任務に従事した。なお、このほかにMNFの一員として韓国海軍もリムパックに参加しているが、今回もフリゲート2隻だけで、航空機の参加はなかった。しかし次のリムパック'98には、韓国のP-3も参加させたいとのことだ。

4 6月4日、実射訓練中に標的を曳航していた米海軍CVW-5/VA-115所属のA-6Eを誤撃墜。新聞やニュースをにぎわすこととなった海自護衛艦ゆうぎりのCIWS(Close In Weapon System) 20mm機関砲。



4 地元ハワイ ANG 154CG/199FSのF-15A/Bも仮想敵機などとして演習を支援している。写真はヒッカムを離陸する同隊のF-15A(76-0062)で、このほかにも米空軍からはB-52、E-3、KC-135などがリムパックに参加、MNF、BIF両軍の後方支援を行なっている。



4 今回のリムパック中、海自のかかわったもうひとつの事故が、6月18日にバーバースで起きた護衛艦ひえい(DDH-142)搭載の第124航空隊SH-60J(8215)の炎上。滑走中の同機ローター付近から火が出たもので、同乗していた数名の記者が軽傷を負った。



VFA-27 "MACES" 到着

Photos: Takashi Hashimoto
Yoshikazu Sekino

“リムパック’96”に参加するUSSインディペンデンス (CV-62) とともに CVW-5 (第5空母航空団) が洋上にあった6月7日と8日、6機ずつに分かれた12機のF/A-18Cが厚木に飛来した。1ダースのホーネットが所属する部隊の名はVFA-27“MACES”。

米海軍の構想にもとづいた新たなかたちの空母航空団、“戦闘攻撃機50機能力”へCVW-5が移行するための最後のステップとして、VF-21のF-14AとVA-115のA-6Eに替わって移動してきた飛行隊だ。

1987年9月にA-7AコルセアII飛行隊として新編されたVA-27“ROYAL MACES”は(「VA-27」の末尾7はA-7飛行隊を表わしていた)。

1984年にF/A-18C装備のVFA-27となり、それを機にニックネームも“CHARGERS”を正式なものとして使用するようになった。1995年に所属していたCVW-15が解散するにあたって、当時運用していたF/A-18AからF/A-18Cへと再度改編。

CVW-5に移動することになるが、CVW-5にはHS-14“CHARGERS”がすでにいたために、来日を前にして伝統のニックネーム、“MACES”復活のはこびとなった。

トランスバック (太平洋横断飛行) 中、ウェー半島で支援のKC-10空中給油機がトラブルに見舞われ、2日に分けての到着となったが、支援機材や整備員、家族まで含めた飛行隊の“引っ越し”は無事完了。6月28日には、大任を果たしたCO (飛行隊長) ワード中佐と新COショーツ中佐の隊長交替式が、新たなホームベースである厚木の1401格納庫でとり行なわれている。





★ VFA-27のCO、ジェイムズ F.ワードIII中佐が搭乗、最初に厚木にタッチダウンしたNF201（164025、左ページ上）に続いて、次々とスポットインする同隊のF/A-18C（NF204/164045、NF214/164062）。7日にはこのほかNF211（164006）、NF210（164003）、NF206（164013）も到着、計6機が厚木に飛来した。

★ サポートのKC-10のトラブルによって翌8日に到着した第2陣の2番機隊（NF203/163999、NF200/164006、NF205/163995）。CAG（空母航空団司令）機、NF200は、カラフルなCAGマーキングを施すためかノーマークでの飛来となった。



【左2枚】 今回のトランスパックを担当した12名のエビエーター（パイロット）を意味する海軍用語）。それぞれの写真、向かって左から3番目が同隊のCO、ジェイムズ F.ワードIII中佐（上）とXO（飛行機副長）ビンセント F.ショーツ中佐（下）。7日と8日のフライトリーダーをそれぞれが務めている。

★ 厚木R/W19に着陸後、フォローミー・トラックに先導されてウエストエリアをタキシングするNF202（164002）をはじめとする第2陣。





【下3枚】 CVW-5編入にともない、同隊はニックネームを“MACES”としたばかりでなくスコードロンカラーも航空団の第2飛行隊を示す黄ノ黒に変更した（もとのカラー、緑をVFA-195が使用していることもある）。3枚はデザインも変わった同隊のパッチだが、応急の製品なのか刺しゅうパッチではない。



【上2枚】 7日に到着したC0機のキャノピー右後方には同隊のCMC（隊兵曹長）の名前がある。また垂直尾翼には三つ叉が描かれているが、これはワード中佐のパーソナルマークのようで、28日の交替式ではすでに消去されていた。

【下3枚】 VFA-27が受領したF/A-18Cには#210をのぞく全機にニックネームが付いており、機首にそれを見ることができる。各機のニックネームはそれぞれ#200 “NUTS”, 201 “BIGGLES”, 202 “PIRATE”, 203 “EXCALIBUR”, 204 “THE WORM”, 205 “SNOOPY TOO”, 206 “MINSI (V)”, 207 (164016) “LIBERTY”, 211 “MISS BEHAVIN”, 212 (164023) “MOTH-RA”, 214 “TUMBLEWEED”。



同隊のニックネームにもなっている“メイス”とは騎士が使うトゲ付きのこん棒のことだが、ヘルメットにも黒ノ黄の反射テープでメイスが描かれている。



【左3枚】飛行隊の移動というのは、ただ12機の機体がトランスパックを行なうだけではない。支援機材や予備のエビエーター、整備員などの飛行隊勤務者、そしてその家族がそっくり移動し、衣食住と仕事の準備をすべて整えなければならないのだ。こうした引っ越しには必ず後方支援をする部隊があり、今回も空軍のC-141Bが機材や整備員などを、海軍のC-9Bが整備員などを、アメリカン・トランスエアのB-757-23A（N512AT）が家族などを輸送した。また、引っ越しの数ヶ月前から、VFA-27の士官、下士官が厚木に交替で足を運んで受け入れ準備を行っており、もちろんF/A-18Cに空中給油を実施した空軍のKC-10などもこうした支援部隊のひとつに数えられる。



【右3枚】トランスパックを担当したエビエーターを軽いソーパーティでもてなす姿（写真上段）はよく見かけるが、その前後には輸送機で到着した整備員等の通関作業（写真中段）、機材の運び込み（写真下段）も行なわれている。



6月28日、到着後間もないVFA-27の飛行隊長交替式が厚木で行なわれ、ワード中佐に替わってXOショーツ中佐が新COに任命されている。主賓には厚木基地司令のフレッド・H・ミルズ大佐が招かれ、会場には同隊のGO機が展示された。写真右は受与された同隊の旗章。木製のメイスを足もとにおいてスピーチを行なう新COショーツ中佐。



Photo: Ryusho Amamiya/KP



Photo: Ryusho Amamiya/KP



“TACIT BLUE”
TACIT BLUE

ノースロップ 極秘偵察機
“タシット・ブルー”米空軍博物館へ

Photography by Tony Sacketos





4月30日、その存在が初めて公表された米ノースロップ社のテクノロジー・デモンストレーター“タシット・ブルー”については、公表時の映像を本誌7月号(P.16)で第一報をお伝えしたが、このほどオハイオ州ライトパターソン空軍基地に隣接する米空軍博物館における同機の最新リポートが入手できたので、あらためてその特異な姿をご紹介します。なお、本号P.50に関連記事を掲載した。

タシット・ブルー計画はライトパターソンにあるエアロノティカル・システムズ・センターと国防先進研究計画局とが、1978年か

ら85年にかけて実施した各種先進技術の空中プラットフォームで、何といても一番の特徴はステルス性を重視したその外形。電車が潜水艦を思わせる胴体に矩形V字配置の垂直尾翼、胴体背部に開口したエアインテイクなどを持ち、当初は偵察機として開発されたものの、最終的にはステルス技術の実証やジョイントSTARSの開発に転用されたという。記者公開で配布された公表データによれば、本機の全長は55ft10in、全幅は48ft2in、全高は10ft7in、重さは30,000lbで、意外に小型なのが分かる。



↑ 飛行機らしくない最たる部分がこの機首鼻面形。ただし、ひとり乗りのコクピットは広く感じられる。



↑ エンジン(ギャレットATF3-6双発)排気口はステルス性を考慮した構造。脚はノースロップのF-5E戦闘機から流用した。

HIROBO

肉迫モデル



1/5 SCALE



- メインローター直径 / 2,200mm
- テールローター直径 / 380mm
- 胴体全長 / 2,045mm
- 全備重量 / 13-14kg
- エンジン / Q.S.BGX-1 (モータースターター付)
- 適合 RC / スワッシュモード付ヘリ用
- サーボ / 大型サーボ (トルク10kg以上) 8個通常サーボ2個
- 機体まで忠実に再現したフルスケールローター
- テールローターは3枚ブレードタイプを標準装備
- 1/4インチのテールピラスはφ6mmステンレスパイプ
- 座席、計器板、操縦桿、ペダル、警告灯などリアルに再現したコクピット組立品
- ダミーエンジンはローターブレード、クラッチ、配フルなど細部まで再現
- ハイマフター B-GX-1 エンジンを標準装備

DAI-900
¥780,000

SA-315B ビッグブラッド
Iamco

零戦 ZERO FIGHTER

52 TYPE

52 TYPE

スケール飛行機シリーズの第1弾は第2次大戦時代の名機、零戦52型の登場です。世界の航空史上に今なおその名を轟かす勇姿を1/5の迫力あるスケールで再現しました。

- 胴体・カワリングはFRP製。
- 主翼・水平尾翼はスチロールコアにバブルサプランク。
- 引込み脚ユニット、タイヤ、スピナーを標準装備。

- 全長 / 1,825mm
 - 全幅 / 2,200mm
 - 主翼面積 / 85dm²
 - 適合エンジン / Q.S.BGX-1 (別売)
 - 適合 RC / Boh.BserVb-4
 - 全備重量 / 9.8kg
- 0100-901
¥250,000

- 記載の写真は商品と異なる場合がありますのでご了承ください。
 - ★記載の小売価格には消費税は含まれておりません。
 - 価格及び仕様は予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。
 - カタログご希望の方は下記金額(切手でも可)を同封の上、当社まで申し込めください。
 - ▶ 組合 INDEX 96 ¥200 (送料込)
 - ▶ SHUTTLE ¥200 (送料込)
 - ▶ パーパス ¥1,500 (送料込)
 - ▶ オプションパーツ ¥200 (送料込)
 - ▶ 飛行機・グライダー ¥200 (送料込)
- ※純正部品以外のもので使用しないでください。事故やケガの原因となるおそれがあります。ご注意ください。

販売店などお問い合わせは右記へ

HIROBO
技術で拓く真心のクオリティ
ヒロボ株式会社
広島県府中市本山町530-2
TEL: (0847) 41-7400 FAX: 41-7401
HIROBO UTM
330-214 MOTOYAMA-CHO, FUKUOKA
HIROSHIMA PREF. JAPAN 737
TEL: 0847-417400 FAX 0847-417401



FUERZA AEREA
ARGENTINA
Photography by Peter Steinemann
アルゼンチン空軍





何度がお約束しながら、諸般の事情で掲載が遅れていた中南米の空軍特集を、ようやく紹介できることになった。南米の主要ABC国家、アルゼンチン、ブラジル、チリの空軍に加え、ウルグアイ海軍、メキシコ海軍、そしてドミニカ空軍を駆け足ながら見ていきたい。最初に断わっておかなければならないのは、写真は複数のソースから集めたため撮影時期はバラバラで、必ずしも“最新映像”ではない。その分、解説には“最新情報”を可能な限り盛り込んだつもりだ。

まずはアルゼンチン空軍だが、1982年のフォークランド紛争から14年を経て、当時の主力機、ダッソー・ミラージュIII C/J/BJとマクダネル・ダグラスA-4C/P スカイホークはリタイアの時期を迎えている。A-4C/Pの後継機としては、米海兵隊で余剰となったA-4M スカイホークIIの近代化改修型A-4ARの導入が始まっており、ミラージュIIIの後継機については、現在ロッキード・マーチンF-16ファイトニング・ファルコンやマクダネル・ダグラスF/A-18ホーネット、ダッソー・ミラージュ2000などが検討されている。

(解説：石川潤一)

✦ プエノスアイレス南方、タンディール基地のIV BA/Escuadrón (Esc) III (第6航空旅団第3飛行隊) 所属ミラージュIII EA。上の写真では前脚カバーに「006」のシリアルが見えるが、胴体には未記入。→ IV BA/Esc IIIの姉妹飛行隊、IV BA/Esc IVが運用するミラージュIII DA。





↑ タンディル/IVBA砲下のG6C(第6戦闘航空団)ではミラージュIII EA/DAのほか、イスラエル製のダガーA/Bを運用する飛行隊が2個ある。写真はEsc IのダガーA (C-408)で、攻撃航法システムを近代化しておりFinger Iと呼ばれる。IVBAは92年に大規模な改編を行っており、ミラージュIII EA/DA飛行隊Esc IVは解散、Esc IがミラージュIII EA/DA飛行隊となり、ダガーはEsc II/IIIに配備されている。そして、ペルーから転売されたミラージュ5P 10機を運用する第4の飛行隊も編成されている。

→ タンディルを離陸するEsc IのフィンガーI (C-402)。



← 上写真と同じC-402の着陸。フィンガーIはELTA EL/M-2001測距レーダーや航法/攻撃システムを搭載した、IAIクワイルと同じストレーキ付きの機首に変更されている。

↓ IVBA/Esc IIのダガーB。アルゼンチン空軍はイスラエル製のミラージュ5もどき、ネシェルをダガーの名称で単座型35機、複座型4機購入。19機が残存している。



← ダガーAに記入されていたマルビナス諸島、英国名フォークランド諸島の地図。この機体はおそらくフォークランド紛争に参加したのだろう。





↑ 東部、チリ国境に近いメンドサのエル・ブルメロ基地、IVBA/G4C/Esc55のミラージュIII CJ。アルゼンチンはフォークランド戦争の後、イスラエルで余剰となったミラージュIII CJ 19機と複座型III BJ 3機を購入したが、91年ごろから退役が始まっており、現在、残存機はほとんどが保管状態にある。また現在、Esc55は解散しており、ミラージュ系はすべてが、タンディルのIVBAに集中配備されている。そしてエル・ブルメロのIVBAでは、国産のIA.63バンバ（EscII）やモランソルニエ・バリ（EscII）を使って、軽攻撃を兼ねた高等訓練を実施している。

→ ミラージュIII CJの機首。フランスからイスラエルへの部品供給が途絶えたため、フラメ・レーダーはアルゼンチン移管前から撤去されていた。



※ お馴染み、アルゼンチン国産の軽攻撃/COIN（対ゲリラ）機、FMA IA.58Aブカラ（A-567/577）。アルゼンチン空軍は110機のブカラを購入、50機ほどが稼働、さらに25機程度が保管されている。ブカラを運用していたのはアルゼンチン北西部、レコンキスタ基地III BA/G3C/Esc I～IIIと南部、コモドロ・リバダビヤ基地のIX BA/G4A（第4攻撃群）/Esc Vで、III BAのEsc IIIはすでに解散、またG4AおよびEsc Vも現存していない模様。写真の2機は最後まで残ったブカラ部隊、III BA/G3Cの所属機だが、どちらもマーキングを記入していないので所属飛行隊がEsc IかEsc IIかは判明しなかった。



↑↑↑ ブエノスアイレス、パラナ基地のII BAIには2個航空団、G1A(第1攻撃航空団)とG2B(第2爆撃航空団)があり、G2B麾下のEsc Iにはキャンペラ爆撃機がまだ稼働している。ただし、12機(キャンペラB.62 10機、T.64 2機)のうち、稼働機は8機程度。写真は上がB.62(B-102)、左がT.64(B-111)。下はキャンペラに記入された、フォークランド(マルビナス)紛争中の出撃スコア。



← エル・ブルメリロのIV BA/G4C/Esc IIで運用されていたA.63/パンパ。G4CもEsc 55の解散などにもない大幅な改編を行っており、パンパ飛行隊は現在Esc IIIとなっている。また、2個(Esc II/IV)あったモランソルニエMS.760より飛行隊は、現在Esc IIのみとなっている。また、アエロスパシアルSA.315リマによる通信飛行隊、Esc Vもある。アルゼンチンは68機、一説によれば100機以上のパンパを購入する予定といわれ、現在までに18機が発注済み。現時点ではIV BA/Esc IIIが唯一の飛行隊だが、順次Vを代替、近い将来、IV BAへの配備を完了、第2のパンパ部隊編成が行われることになる。なお、18機中2機は、同機が米空軍のJPATS(統合初等航空訓練システム)候補となっているため、デモ機パンパ200G仕様に改造されている。





↑* ブエノスアイレス西方、パンプハ地方の
ビラ・メルセデス（ビテ・レイノルズ基地）
に展開するスカイホーク部隊。V BA/GSCのA-
4P。同隊ではA-4CとA-4Bを近代化したA-4
Pを運用。2個飛行隊（Esc 1/11）を編成して
いるが、代替機としてA-4M改修機、A-4ARフ
アイティングホークを54機導入するため、順
次退役している。A-4Mの改良はAPG-65（ア
ルゼンチン名ARG-1）レーダーや新型航法/攻
撃システム、ヘッドアップ・ディスプレイ、
カラー液晶ディスプレイなどを装備するもの
で、最初の18機はLASC（ロッキード・エアク
ラフトサービス）、残りは国営FMAとロッキード
・マーチンの合併企業LAA（ロッキード・エ
アクラフト・アルゼンチーナ）が、FMAのコ
ルドバ工場で実施する。

↓ 光学照準器（ヘッドアップ・ディスプレイ
ではない）が足えた改修機スカイホーク。



↑ ダークグリーンとグレイの新オーバーオール迷彩を施したA-4C、A-4
M改修機の中には、グレイ系迷彩を施したものもあるようだ。





▶ ブエノスアイレス、マリアーノ・モレーノ基地のBA VII/G7/Esc IIのS-61NR。
 ▲ G7/Esc. のCH-47Cチヌーク。G7はアルゼンチン空軍唯一のヘリ部隊で、このほかEsc IIIはベル212, Esc IVはUH-1H, Esc VはMD500 C/D/Eを運用していた。しかし、現在ではEsc Iがベル212, UH-1H, S-70Aブラックホーク, Esc IIがMD500, Esc IIIがS-61R, CH-47Cと任務別に再編されている。



▶ アルゼンチン空軍の主力練習機、EAM/GAE/Esc IのEMB-312ツカノ。空軍は新造機とブラジル空軍からの中古機15機ずつを導入。北部コルドバ、リオ・クアルト基地のEAM/GAE（軍航空学校航空学校群）で基本訓練を行っている。
 ↑【上段】 GAE/Esc Iで初等訓練を行なうT-34Aメンター
 ↓ ブエノスアイレス、エル・パロマー基地の輸送機部隊、I BA/G1T（第1輸送航空団）のFMA IA-50ガラニII（T-127）



↑ 1/1GDAのF-5E(4834)。この飛行隊は第二次大戦中、P-47Dを運用しており、垂直尾翼に同じ部隊マークを付けている。なおブラジルでは、F-5Eの近代化改修を予定しており、A-1用グリフォ・レーダー搭載も検討している。

← 同隊のAT-27(1402)。ブラジル空軍のツカノは150機以上で、そのうち攻撃型AT-27は25機程度だ。訓練型T-27はピラスメンガ基地のAFA(空軍士官学校)で高等訓練に使用されている。

✕ 6機を導入、2/1GDAでまだ2機程度残存しているF-5B(4805)。

↓【2枚】1GDAの部隊マーク。左が1/1GDA、右が2/1GDAのもの。



← AFAで訓練に使用されているUH-50(ヘリブラス HB350Bエスクイロ)。同じくヘリブラスがライセンス生産したエキュレイユ、HB355はH-55と呼ばれる。

↓ カンボ・ドス・アフォンソス基地の3/8GAyで使用されているCH-34ブーマ(AS332Mシュベルビューマ)。このほかブラジル空軍が使用するヘリとしては、UH-1Hがあり、8/10GAyなどで使用されている。





← レンフェ基地の1/6GAVで偵察および地区測量用に使われているリアジェットR-35A(5001)。87年から3機を運用しており、主翼付け根前縁部にSLAR(側面監視地上レーダー)が追加されている。

↓【2校】 サントス・ド・モント基地のGEIV(特別捜索飛行点検航空団)に所属するBAe125/EU-93(2125)とエンブラエルEC-95/バンディランテ(2190)。観望数はEU-93が5機、EC-95が9機。

↓ 1/1GAE(第1艦載航空団第1飛行隊)において、EMB-111バンディランテの哨戒型、P-95Aとともに使用されているP-16E(7030)。75年に米海軍余剰のS-2Eトラッカー8機を導入、P-16A(S-2A)を代替した。ブラジル空軍は空母ミーンズ・ジェライスにP-16Eを搭載しており、1/1GAEはそのための飛行隊として編成されたが、現在は陸上機P-95Aも運用している。



← サルバドール基地の1/7GAVにおいて洋上哨戒を行なっているP-95B(7109)で、2/7GAVはフロリアノポリス基地でP-95B、3/7GAVはペレン基地でP-95Aを運用する。

✦ カンボ・グランデ基地の1/15GAVに所属するC-95B(2321)。輸送型C-95にはC-95/95A/95B/95Cの4種があり、地方管区司令部のCOMAR(地方航空軍団)でも運路、軽輸送に使用されている。なお、COMAR I~VIIIにはそれぞれ7~ETA(空輸飛行隊)が編成されている。

↓ リオデジャネイロにあるガレオオ基地、1/1GT(第1輸送航空団第1飛行隊)のKC-130H(2461)とカンボ・ドス・アフォンソス、2/1GTT(第1兵員輸送航空団第2飛行隊)のC-115(2370)。主力輸送機C-130は、C/KC-130HとSC-130Eが1/1GT、C-130Eが1/1GTTで使用されている。





← ガレオオ基地の1/2GTで使用されている、C-91/Ba748-200 (2502, 2505, 2511, 2510)。



↑ VIP輸送と空中給油を兼ねる珍しい輸送機、2/2GTのKC-137/B.707-320 C (2401)。撮影時には、主翼端の給油ポッドは取り外されていた。

→【2枚】 国防省直轄のGTE (特別輸送航空団) に所属、ブラジルでVIP輸送に当たっているVU-93/Ba125-400B (2127) とVC-96/B.737-200 (2116)。このほかGTEには、リアジェット35AとHB355エスタイロIIのVIP仕様機、VU-35AとVH-55も所属している。



↑ AFA/2EIA (空軍士官学校第2航空訓練飛行隊) で初等訓練を実施しているネイバVT-25Cユニバーサル(1875)。T-25は各型合わせて100機生産、大半は2EIAに所属しているが、数機はレンシェの救難部隊2/8GAVでも使用されている。



←↑ ブラジル空軍のアクロバットチーム、エスカドリャ・ダ・フマサで使用されているT-27ツカノ (1307) とそのエンブレム。なお、ブラジル空軍ではEMB-312 Hスーパーツカノを軽攻撃兼用機A/TA-29 ALXとして導入する予定だ。





Chilean Air Force

チリ空軍演習と新鋭機“コンドル”

南米ABCの3番目、チリも他の2ヵ国同様、空軍力の近代化に意欲的だ。チリでは現在、F-5E/Fやミラージュ50の近代化改修や欲米新型機の導入検討を進めているが、この辺もAB2ヵ国と共通するところだ。

チリ空軍は地域別の4個航空旅団(Brigada Aérea=BA)から構成されており、航空学校と写真測量サービスは空軍司令部の直轄となっている。空軍部隊の基本構成はAla(航空団)、Grupo de Aviación(航空群=GdA)、Escuadrilla(小隊=Esc)で、同じスペイン語圏ながらアルゼンチン空軍とは異なる。「Ala」「Esc」はスペイン空軍の基本構成でもあるが、スペインの場合「Esc」は「Escuadron/飛行隊」のこと。「Grupo」は英語の「Group」で、「航空群」「集団」と訳すことが多い。しかし、アルゼンチン空軍では「航空団」規模の部隊。またチリ空軍では、「Ala」指揮下の「飛行隊」規模の部隊が「Grupo」と呼ばれるので注意が必要だ。

(解説 石川潤一)



→T チリ空軍の最新鋭機。95年5月に配備されたばかりのIAIコンドル空軍早期警戒機。コンドルはB-707にエルタEL/M-2075 レバンドレーターのコンフォーマル・フエイズドアレイ・アンテナ5基を装備した機体で、IAIではシステムそのものを「ファルコン」と呼ぶ。ただしソフトウェアに不具合があって、現時点では部隊配備されていない模様。



↑ 94年11月に行なわれた“コンドル3”演習に参加した、1BA/Ala1/GdA7のF-5E+タイガーIII(J-513)。F-5E+〈プラス〉はIAIにより近代化改修された機体で、エルタEL/M-2032Bパルスドップラー・レーダーを搭載。レーダー警戒受信機やGPSなどを装備。多機能ディスプレイなどによりグラスコクピット化している。

▲ 1BA/Ala4/GdA1で、戦術訓練を行なっているT-37B(J-375)。

▲【右端】 タイガーストライプのような、珍しい迷彩を施したMD530F(H-186)。最近、5機の導入が始まったばかりの機体で、SA.315Bラマの後継機としてAla1のEsc de Enlace(通信小隊)に配備されている模様。

▲↓ アントファゴスタ、セッロ・モレノ基地のAla1/GdA8に所属するハンターFGA.71、チリ名アキラ(J-735/734)。現在ではベルギー空軍余剰のミラージュ5BA/BDを近代化改修したエルカンに機種改定されている。



↑ Ala4/GdA1のEsc Táctica(戦術小隊)において、T-37Bとともに訓練を行なっているT-36バルコン(408)。チリ空軍はT-36(C.101BB)を14機、A-36(C.101CC)を23機発注しており、全機イキケ。ロス・コンドレス基地のGdA1に配備されている。前述したように、GdA1にはT-37Bも配備されており、60年代前半から29機導入されたT-37A/Bは空軍司令部直轄の航空学校で主用されている。なお、T-37の姉妹機で、70年代後半に34機ほど導入されたA-37Bドラゴンフライは30機ほどが稼働中で、テムコ基地の3BA/Ala5/GdA5とプンタ・アレナス、カルロス・イバñez基地の4BA/Ala3/GdA12に配備されている。

Photography by Patrick Laurean



Aviación Naval Uruguay ウルグアイ海軍航空隊の翼

Photography by Peter Steinemann



ブラジルとアルゼンチンに挟まれたウルグアイは、大西洋とラプラタ河口、ウルグアイ川に囲まれた半島国で、小規模ながら対潜機を含めた海軍航空部隊 (Aviación Naval Uruguayana=ANU) を有している。海軍の航空基地は首都モンテビデオ近郊のラグナ・デル・サウセ (BA2) の1カ所のみで、同基地には“カピタン・クルベロ”

という別名がある。航空部隊は対潜攻撃 (Antisubmarino y Ataque)、高等訓練 (Entrenamiento Avanzado)、ヘリ (Helicópteros) と3個ある飛行隊 (Escuadrón=Esc) を統括する Grupo de Escuadrón と、海軍航空学校 (Escuela de Aviación Naval) の親部隊 Grupo de Escuela の2個航空団が編成されている。

(解説：石川潤一)



★ ヘリ飛行隊 (Esc de Helicópteros) で空輸任務に当たっている CH-34 (066)。ウルグアイは70年代に6機の SH/CH-34J を導入したが、最後まで稼働していたのは CH-34J 1機 (本機) のみ。本機は72年、シリアル「064」として導入されたが、その後、ウェストランド・ウェセックス Mk. 60 3機を導入。これらに「063」「064」「065」のシリアルが与えられたため、CH-34J のシリアルは「066」に変更された。SH/CH-34J やウェセックスは兵站支援飛行隊 (Esc de Apoyo Logístico) に配備されており、写真は当時の撮影だが、その後改竄があったようで、現在、ウェセックスやベル47Gなどはすべて、ヘリ飛行隊に集中配備されている。

↑ 80年に1機のみ購入。現在は民間のアロ・ソベラナ社に転売されてしまったベル222 (071/LV-VAH)。

✦ 50年に8機導入、80年ころまで使用されていたノースアメリカン SNJ-4 テキサス。この機体は塗りつぶした跡からシリアル A-25 と思われる。空軍に移管された後、80年代末に退役した。

→ 戦術支援飛行隊 (Esc de Apoyo Táctico) に配備され、現在では残存する2機がANU直轄となっているノースアメリカン/シュートT-28Sフェニックス (409/401)。主翼下面にガンパックを装備していることから、対艦攻撃などに使用されている。T-28Sはフランス製のT-28Aトロージャンで、ANUは70年代から80年代にかけて9機を購入した。

→ 海軍航空学校において、初等/基本訓練に使用されているT-34Bメンター (260) とT-34Cターボメンター (271)。ANUは66年にT-34B 1機 (260)、81年にT-34C 3機 (270/272)。85年にT-34A (261) を購入しており、#260/261/271/272の4機が残存している。T-34CはPT6Aターボプロップ・エンジンを搭載して延びた機首や、安定性機能のためベントラールフィンを追加した尾部などT-34A/Bとは明らかに異なる形状だが、それだけでは不足なのか、ANUではT-34Cの「ARMADA」(スペイン語で海軍の意) ロゴをイタリック書体で記入している。

→ 対潜攻撃飛行隊で海上哨戒任務を行なっている、ビーチ・キングエア200T (871)。80年に1機のみ購入、対潜哨戒飛行隊 (Esc de Antisubmarino y Exploración) で運用された。ちなみに対潜哨戒飛行隊は、現在対潜攻撃飛行隊と改称されている。このほかANUの双発プロペラ機としては、高等訓練飛行隊 (パイパーPA34-200Tセネカ) がある機 (210/211) がある。また、ANU直轄の機体として、セサナ182が3機ほどカピタン・クルベロ基地で運用されている。

↓ 対潜攻撃飛行隊の主力対潜機、S-2G (854) とS-2A (853)。ANUは65年にS-2Aを3機 (851/853) 購入、83年にS-2Gを3機 (854/856) 追加購入している。#851と#852が滅失、4機のトラッカーが現存しており、対潜ミッションを実施している。オリジナルの塗装にこだわったのか、S-2Aは機体を海上自衛隊のS2F-1と同じ、ダークガルグレイとインシグニアホワイトに塗っている (S-2Gはライトガルグレイとインシグニアホワイト)。



MEXICAN NAVAL AVIATION

メキシコ海軍航空機

Photography by Peter Steinemann



南米大陸から少し離れ、中米の主要国メキシコの海軍航空戦力について見ていきたい。北米大陸南部、太平洋とメキシコ湾、カリブ海に挟まれたメキシコは、35,000名余というラテンアメリカでも屈指の海軍力を持っており、このうち約500名が海軍航空部隊（La

Aviación Naval Mexicana）の隊員だ。メキシコ海軍航空部隊はメキシコ湾岸のベラクルース基地に1GA（第1海軍航空団）と海軍航空学校、カリブ海沿岸のチェトゥマル基地に2GAが編成されており、太平洋岸の2基地などにも独立飛行隊が編成されている。

（解説：石川潤一）



す。ユカタン半島西岸、カンペーチェ基地の独立飛行隊EA5（第5海軍飛行隊）で使用されていたグラマンHU-16B、あるいはHU-16Dアルパトロス（MP-501）。メキシコ海軍は14機のHU-16A/B/D（カナダ製CSR-110を含む）を導入。85年までは対潜任務に、その後も最近まで救難用に運用されていた。



1 1GA/EBS（捜索救難飛行隊）で使用されているMBB Bo 105C（HMR-152）で、ベラクルース港に停泊するコルベットに着艦する際の撮影。メキシコ海軍は82年からBo 105C/CBを6機ずつ購入。1GA/1EAEPM（第1艦載洋上哨戒飛行隊）や太平洋岸のラパス基地/EA4などに配備されている。

ベラクルースの海軍航空学校基本飛行隊（Esc. Basico）で、約10機使用されているビーチF33ホナンザ（037, 035）の代替機としてバルメットL-90TPの導入が始まっている。なお、初等飛行隊（Esc. Primario）ではモラーMX-7-180が現用中





→ 80年代中盤から14機を導入。アルバトロスに替わって対潜任務に就いているCASA C-212-200(MP-410)。C-212を運用するのは1GA/3EA、2GA/1EAのほか、独立部隊、メキシコシティの2EA、ラバスの4EA、カンペーチュの5EA。ただし太平洋岸南端、タパチュラの6EAでは、ビーチ55ボナンザとパイパーPA-31ナボホを運用している。なお、C-212に対しては機体全面をブルーに、主翼を黄色に塗り、後部胴体のストライプを赤から黄色に改めた新しいマーキングが普及しつつある。

→ 73年に5機導入。EA4に2機残存するSA319BアルーエットIII(HMR-450)。アルーエットの後継となったのがBo105G/CBSで、このほかASS55AF 2機を運用している。メキシコ海軍は現時点で本格的なヘリ格納庫を保有していないが、飛行甲板のみで格納庫を持たないブロンステイン級フリゲート2隻とホルジンガー/ウリベ級コルベット10隻でBo105を運用することが多い。また、1GA/1EATL、2GA/3EATL。そしてタパチュラの独立飛行隊2EATLの3個EATL(戦術兵站支援飛行隊)では、海兵隊部隊への傷病輸送支援用にミルMi-8MTV-1を運用している。Mi-8の発注数は20機で、94年から第1ロット8機の配備が始まった。



↑【2枚】 ラバスの4EAで使用されているセスナの双発機。左はセスナ441コンクエスト(MT-426)、右はセスナ337(MT-422)で、どちらも2機ずつ調達され、4EAには1機ずつ配備されている。このほかメキシコ海軍は、セスナ310 3機、402 4機、404 2機、ガルフストリーム1000(ロッキウエル695A) 7機、キングエア90 1機、MU-2 1機、PA-23アズテック 2機などを保有する。

→ メキシコシティの2EAにおいて、高窓輸送用に使用されているリアジェット24D(MTX-01)。本機は海軍唯一のジェット機であったが、94年にセイバーライナー60が配備され「MTX-01」となったため、現シリアルは「MTX-02」。





ドミニカ共和国の空軍力

FUERZA AEREA DOMINICANA

Photography by Peter Steinemann



✖ 戦部爆撃飛行機において、8機程度稼働しているA-37B。84年ごろから16機ほどが導入されており、ドミニカ空軍唯一の作戦機としてまだ第一線にある。





中南米の空軍力。しんがりは西インド諸島の島国。ドミニカの空軍 (FAD) について見ていこう。3,800名の人員を擁するドミニカ空軍は、キューバと米領プエルトリコを別にすればカリブ海で最大の航空戦力を持っている。空軍が保有する約40機は、首都サント・ドミンゴのサン・イシドロ基地に全機展開しており、同基地に編成されている戦闘爆撃飛行隊 (Esc de Caza-Bombardero), 輸送飛行隊 (Esc de Transporte), ヘリコプター飛行隊 (Esc de Helicopteros), 軍航空学校 (Escuela de Aviación Militar) に配備されている。飛行部隊は空軍司令部直轄で、航空団 (Ala/Grupo) はない。なお、戦闘爆撃飛行隊は最近まで戦闘飛行隊 (Esc de Combate) と呼ばれていたようで、また、ヘリ飛行隊は輸送飛行隊に吸収されたともいわれている。

(解説: 石川潤一)



↑ 戦闘飛行隊 (Esc de Combate) で観測などに使用されていた、米軍余剰のセスナD-2A スーパースカイマスター。現在では退役したようで、このほかセスナT-41DやノースアメリカンT-6Gテキサスなども軍航空学校へ移管されたため、A-37Bのみとなった飛行隊は戦闘爆撃飛行隊に改称されている。

✈ 航空学校の主要練習機T-34Bメンター。迷彩塗装からも分かるように、本機は高等訓練にも使用されている。

➡ 戦闘飛行隊所属当時のT-6Gで、白と青のナショナルカラーに塗られている。





→ 最後までノースアメリカンF-51ムスタングを使っていたことで知られるドミニカ空軍だが、50年代に7機導入した超ベテラン機。ダグラスC-47輸送機も残るは2機のみ。写真の#3407も現役機の1機で、撮影の際は空挺訓練に使用された。左はC-47から降下する空挺隊員で、ドミニカ陸軍には威力偵察中隊、海軍には小規模な陸戦隊が編成されている。



→ ドミニカ陸軍を支援する機体としては、ヘリ飛行隊のUH-1H/ベル205A-1 9機が主力だ。ヘリ飛行隊にはこのほか、AS365CドーファンやSE3130アルーエットIIも所属している。

↓ 迷彩を施した輸送飛行隊のC-47(3405)。本機は現時点で退役状態にあるようで、迷彩はあくまでも試験用だ。なお、空輸飛行隊には、貨物輸送用のDHC-5パッファロー、VIP輸送用のスーパーキングエアなども同隊の指揮下に入っている。



海上保安庁 観閲式



6月2日、亀井善之運輸大臣、栗野 裕海上保安庁長官を観閲官に迎え、東京湾で海上保安庁の観閲式／総合訓練が実施された。

海上保安庁は、海上での交通安全確保、治安維持や海難救助などに日々奮闘しているわりには露出する機会が少なく、知名度も高いほうではないが、年に一度の観閲式はこうした活動を一般に知らしめる絶好の機会であり、全国11管区から船舶、航空機が集結、さまざまな訓練を披露する。

今年は、昨年初登場した海保の最新鋭機、S-76やベル412は登場せず、実施時期の問題で恒例の巡視船こじま（PL21）による海上保安大生漁洋航海出発も見られなかったが、目の前で繰り広げられる海上保安業務のシミュレーションは、例年どおり迫力ものだった。



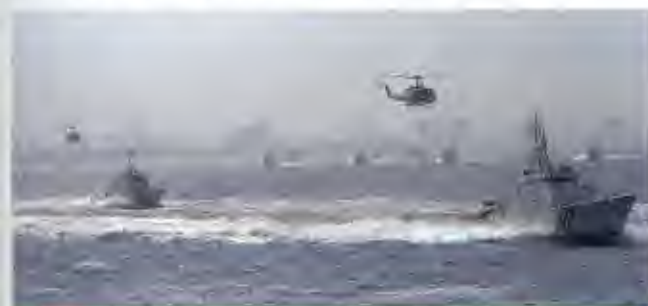
↑ ↓ 最新鋭の大型巡視船いししま（PLH31）に2機搭載されるAS332L1ジュベルビューマの1機「わかたが」（MH685/JA6685）がそのパワーとペイロードを駆使して遭難船に特殊救助隊を送り込み、遭難者の救出にあたる。

← 巡視船艇の受閲に際して、航空機の受閲航路が実施される。写真（左）は羽田と千歳から参加した2機のYS-11で、このほかベル212 3機、ビーチ200 2機、ファルコン2機が参加した。



【左2枚】 ベル212と小型巡視艇による運搬機動訓練（上）とスモークを曳きながらの編隊飛行（レベルオープンナー）。ベル212は機数の上では海上保安庁航空の主力だが、すでに後継機、ベル412 S-76の配備も始まっている。また、1997年にはショート・スカイバンの後継機、サーブ340も導入される。

↓ プルトニウム護衛以外に通常の警戒活動も行なういししまを先頭に、受閲船艇が通過する。中央の観閲船いししまには亀井運輸大臣、栗野海上保安庁長官のほか、橋本総理大臣（元運輸大臣で海保に理解のある官僚のひとりという）も搭乗していた。





↑ F104ウイングNo.3ディビジョン（飛行隊）のJ35J（10-62/35586）...

初飛行から40周年を迎えたドラケンを祝してサーブ機集合

Photos: Robbie Shaw

DRAKEN 40th Anniversary



↑ F104ウイングのドラケン複座練習機型Sk35C（10-81/35802）。F104ウイングは3つの飛行隊から成っており、このうちNo.2、No.3ディビジョンがJ35Jを運用するほか、残りのSk35Cで練習飛行も行なっている。ちなみにNo.1ディビジョンはAJ37を装備するビゲン飛行隊だ。

1955年10月、特異なダブルデルタ翼をもつサーブ35ドラケンが初飛行に成功してから40周年にあたる昨年、その記念イベントが、ドラケン最後の運用部隊F104ウイングが所在するエンゲルホルム基地で催された... この航空団にドラケンが配備されたのは1964年のこと。現在はJ35Fを改良したJ35Jをおよそ50機ほど保有している。部隊の歴史も古く1940年に編成後、グラジエター、J22、バンバパイア、ハンター、J29など9種類の戦闘航空機を運用してきた。

本イベントでは、サーブ社開発の歴代戦闘機が顔を揃えたほか、スウェーデン空軍の現用機がデモフライトを競演。また主役のドラケンも印象的なデモを繰り広げた。

それにしても、いまだ前衛的なスタイルで見る者を魅了するドラケン、すでに初飛行から40年も経つとは感慨深いものがある。

↑ 1940年編成の歴史あるF104ウイングの部隊インシグニア（中央）





↑ ↓ ドラケン海外ユーザー機も参加。上はオーストリア空軍のJ35OE(12)、下はフィンランド空軍のJ35FS (DK-237)。



↑ ↓ スウェーデン空軍戦闘機新旧2機。上は個人所有で唯一飛行可能な“ピア構”J29、下は最新鋭戦闘機JAS39。



↓ 【2機】 AAMフル装備で展示されるF17ウイングの戦闘型JA37(17-13/37413)と、左はF10ウイングNo.1ディビジョンのAJ37(10-56)。AJ37はビゲンの最新型で、攻撃型AJ、対艦攻撃型SH、写真偵察型SFの各型を改造、兵装搭載能力の向上や、JAS39用に開発されたウエポンシステムを盛り込んで、真のマルチロール化を図ったもの。なお、SFからの改造型は特徴的なカメラ・ノーズセクションがそのまま残されている。



↓ 本イベントの取り手となったドラケン24機による大編隊フライト。アクロなどほかのアトラクションもかすむ迫力。





Rowe's Collection

英国で余生を送るオールドタイマー機を訪ねて

Photos & Text: Robert Rowe

No.6

メッサーシュミット Me163B

Introduction

資金と技術開発はどの時代でも常に大きな問題となっている。資金が充分にあったなら1950年までには、戦後後、楽にマッハ1に達するイギリス製のジェット機を生み出す結果につながったはずのプロジェクトは、いくつもRAE (Royal Aircraft Establishment) で進められていた。RAEのこうした努力は1945年後期に摘み取られたドイツ人科学者、ハンス・マルツopfによってさらに進歩をとげた。マルツopf博士はもともとフォッケウルフで活躍していた人物であった。

メッサーシュミット Me163B コメットによるイギリスの関心は、こうしたものを反映したものであった。単にコメットのパフォーマンスだけではなく、コメットには当時RAEで懸案中のプロトタイプ製作に採り入れることのできるようなアイデアがいくつもあったからである。リサーチ機の特徴には、着陸用スキッド、55°の後退翼、そして着陸速度は当時前線で活躍していたピストンエンジン式の戦闘機のほとんど2倍を記録するなど、コメットに共通した点がかなりある。

1950年代のイギリスではまだナチスドイツのウォルター博士を思わせるような分野のテクノロジーや、ロケット研究が進行中であったのだった。

Me163B Komet

1926年、ドイツのアレクサンダー・リビッツの尾翼なしのグライダーの初飛行が、

じつは今回紹介するコメットの誕生の起源であるといわれている。尾翼なしの航空機には、航空機の重量並びに抵抗減少などの特徴があったため、航空界でも常に話題に上っていた。リビッツ博士の初期のデザインは「ストーク (こうのとりの)」と呼ばれ、1929年までには、動力機付きのものでテストが行なわれるほどであった。



↑ IWMのコメット左主翼。外翼後縁にはいままでいうエレボシが装備されている。前縁部の溝状のものは固定式スロット。主翼の材質は8mm厚の合板をドープ加工された布地で覆ったもの。25%翼弦幅で23.3という強い後退角が与えられている。



★【2枚】 コスフォードのエアロスペース・ミュージアムで展示されているMe163B W.Nr. 19161A。機体上面はダークオリーブグリーンに塗られ、ほかのイギリスでの展示機のような逆のパターンは入っていない。ぱっと見は機体の状態はいいように見えるが、これは大きな間違いで、じつは悪意のない誰かの余計なおせっかいにより、自動車用のボディフィラーで表面がツルツルにされている。



1933年リビッチ博士率いる小さなグループは、ダームシュタットにあるドイツ・グライダー・リサーチ・カウンシル(DFS)に加わり、ここで彼らはさらにデルタ翼のパワー・グライダーの研究を進めていった。

こうした新しい分野の研究には、常にさまざまな問題が解えないものだが、それにも関わらず、RLM(ドイツ空軍省)では、とくにロケットなど新しい動力源を探索する研究プログラムの一環として、リビッチ博士の航空機を複数注文したのであった。

初期のこうした航空機の大部分には垂直の尾翼部分はまったくなかったが、DFS39以降はウイングチップ・ラダーが、当時一般的だった垂直尾翼とラダーの替わりに採用された。

この時点で、すでにこの計画は極秘とされ、リビッチ博士はこの研究をDFSやハインケルから、メッサーシュミットに移した。リビッチ博士自身は、メッサーシュミットにおいて、“Section L(セクション・エル)”というチームに在籍して自らの研究を進めた。1939年までに“Section L”はロケットパワーこそが動力源として最適であるとの結論に達した。こうして展望あるDFS184には、ロケットモーターを装備する方向で、さらに研究が進められていった。

初期のプロトタイプは、バーネミュンデに送られ、推力300kgのWalter P.11-203ロケットを搭載。ここで、時速500kmを記録している。同シリーズの次の機体は、同じ“Section L”がアウグスベルクで設計したもので、Me163としては第1号機となった。

1941年の春までには、試作型V1、V2の機体は、Me110の曳航によって滑空飛行を行った。時速820kmで滑空比1:20を成し遂げるなど、当時としては素晴らしい記録を残している。同年の夏までには、ロケットモーターが取り付けられ、Me163V1は、時速915kmで当時の世界飛行速度記録を破っている。これ以上の速度は、当時は超音速飛行の理屈でも、また、圧縮性の問題からも実現できなかった。

このテスト飛行の成功により、1942年4月の飛行に間に合うようにV3が注文されるとともに実用的な航空機としてのMe163B-1の受注が開始された。しかしながら、現実にはWalter109-509Aエンジンは同年の秋になってやっと実用可能な状態となった。この新しいエンジンは、初期のモデルに比べると大幅に進歩しており、T-STOFF(水化ヒドラジン4:メタノール1)とC-STOFF(過酸化水素水)を混合して使用していた。推力は300kgから1,500kgの範

囲でステップごとにコントロール可能であったが、さらに開発の進んだ後期のエンジンでは1,700kgまで通ることができた。ここで忘れてならないことは、この当時のベストのドイツ製ジェット・エンジンは推力わずか840kg、ちなみに連合軍ではW2Bが545kgであった。

エンジンを使った飛行が試験的に開始され、1943年の初めには生き残りのB-10モデルに2機のMG151 20mm砲が取り付けられた。この段階に入ると、第16実験飛行隊(EK16)のフォーメーションで実用化に向けて検討が行なわれていた。

1943年には、新しい動力源と着陸速度時速220kmに対応すべく、パイロット・トレーニングが開始された。こうして、1944年5月、ウェットミュンデヘブンにおいてEK16の兵器テストを続ける初の実用ユニット1./JG400が編成された。さらにII./そしてIII./JG400も続いて編成された。これら3つのユニットはすべて、レウナウ田地域を防衛すべく、ライプツヒ(Liepzig)近郊のブランドイス(Brandis)に集中された。

これらのユニットには、Me163B-1aが与えられたが、これらの機体は、Klemm(クレム社)が中心となって製造されていた。しかし、品質が粗悪だったため、機体の製造はコンカースに変えられ、コンカース製のモデルは、Me163B-1bと区別された。

このモデルの最初の戦闘記録は、1944年8月16日、アメリカ陸軍第8航空軍のB-17とのコンタクト時となっている。運用は、II./JG400ただひとつだけが活動可能な状態で続けられていた。

Featured Aircraft

今回ここで紹介するのは、2機のコメントである。

W.Nr. 19161A

現在コスフォードのエアロスペース博物館で展示中のこの機体は、ファーンボロよ

り保管のためにブライズノートンのNo.6 MUに送られた複数のMe163のなかの1機である。Me163Bの調査結果は、イギリスが期待していたほど高くはなかったため、ほとんどの機体が1年あまりの間にスクラップ処分となった。

この機体はウエストコットのRocket Propulsion Establishmentに送られたと考えられるが、これを裏付ける書類は見つからない。一説では、現在つけられているW.Nr.191614は間違いで、実際にはW.Nr.191461ではないかといわれている。

この機体は、ウエストコットからコスフォードに送られ、現在同博物館内で一般公開されている。機体の状況はますますだが、フラップなどRAFの技師者によって交換された部分もある。

W.Nr.191680/AM214

この機体もAM200とともにブライズノートンのNo.6 MUに送られたなかの1機である。しかしながら、その後機もない1945年9月18日RAF克蘭ウェルに送られ、同基地内の博物館で展示された。この機体は1951年までこの博物館で保管されたあと、インベリアル・ウォー・ミュージアムに譲与された。

一部文献には、この機体はVF241であるとの記載もあるが、このVF241は、1947年に破壊されたことが確認されている。

現在イギリスで展示されているコメットのなかでも、このW.Nr.191680は、オリジナル度が高く、状態もベストであるといえるだろう。

評価

Me163は、当時としては革命的な航空機であったが、現実には実際の能力以上の高い評価が与えられたといえる。

300機あまりのMe163が製造されているが、わずか8カ月のオペレーション・キャリアのなかで、撃ち落とされた機体はわずか11機（うち2機は未確認）である。

Me262とともにこの機体も燃料不足や、熟練したパイロット不足、そして整備兵器の不備に悩まされた。高速を誇るこの機体の特徴は、攻撃の際、標準・発射の時間がほとんど取れなかったため、第8、15航空軍のB-17、B-24など比較的低速で飛行する敵機の攻撃には不向きであった。

コクピットは、与圧に欠け、ソーティ時間は通常10分ほどでしかなかったが、パイロットはかなり悪い思いをさせられた。

こうした問題を解決すべく、Me263も検討された。このMe263は書類上ではMe163を上回る素晴らしい機体であったが、現実には必要な改良を果たせないまま、失敗に

捕獲機リスト

このリストは、イギリスの手に落ちた該当機をまとめたものだ。どの航空機が実際にイギリスまで送られ、また、どのAM (Air Ministry) ナンバーがどの捕獲機に付けられたかについては、残念ながら正確な記録は残されていない。

捕獲日時	捕獲地	オリジナルID	イギリスID
1945/4	不明	不明	VF241

終戦前に捕獲されたこの機体は、イギリス空軍によって飛行された唯一のMe163Bとして知られている。シリアルVF241は、1945年4月30日に付けられたものである。1945年7月11日スピットファイアIX (EN498) に曳航された。こうした飛行の目的は尾翼なしの高速航空機の研究と、高速でのアプローチの際に着陸用スキッドの使用の研究を進めるためであった。場所は使用度の高いファーンボロよりも、ウィスリーがよく使用された。その後、これらのテストはRAFウィットラングに移動。1947年11月13日、着陸速度が時速250kmに押し上げられた結果、この機体は破壊されてしまった。この速度では、スキッドがもたなかったからだ。機体はNo.54 MUに移動されたあと、スクラップとなった。

1945/5	Husum	W.Nr.191329	AM200
--------	-------	-------------	-------

終戦直前、JG400に所属していた時点で、捕獲されたものである。陸路、RAEファーンボロに輸送後、1945年7月9日ブライズノートンのNo.6 MUに送られた。1947年8月ごろ、No.6 MUにより売却もしくはスクラップにされたと考えられている。

1945/5	Husum	W.Nr.191330	AM201
--------	-------	-------------	-------

AM200と同じ。

1945/5	Husum	W.Nr.191915	AM208
--------	-------	-------------	-------

終戦直前、JG400に所属していた時点で、捕獲されたものである。陸路、RAEファーンボロに輸送後、1945年7月9日ブライズノートンのNo.6 MUに送られた。1946年2月4日ファーンボロに燃てきたが、その後の消息は不明である。

1945/5	Husum	W.Nr.310061	AM203
--------	-------	-------------	-------

もとJG400の“イエロー13”であった。1945年7月9日にファーンボロから、ほかの機体とともにNo.6 MUに送られている。さらに1945年12月21日No.76 MUに移動していった。1946年3月6日フランス空軍に移され、1946年3月9日にフランスに到着しているが、それ以降の消息は不明である。

1945/5	Husum	W.Nr.191454	AM204
--------	-------	-------------	-------

もとJG400 “イエロー11”であった。1945年8月ロンドンのハイドパークの展覧会で展示されていた。No.6 MU返還後は、No.47 MUシーランドに送られ、カナダ向け、箱詰めされた。1946年9月9日モントリオールに到着したが、ここで何に使用されたかは不明である。1957年にはスクラップにされている。

1945/5	Husum	W.Nr.191905	AM205
--------	-------	-------------	-------

AM200と同じ。

1945/5	Husum	W.Nr.191902	AM206
--------	-------	-------------	-------

AM200と同じ。

1945/5	Husum	W.Nr.191461	AM207
--------	-------	-------------	-------

この機体に関する記録は混乱しており、W.Nr.191614の間違いの可能性もある。後者の場合は、この機体は、現在コスフォードのエアロスペース博物館で展示中の機体と同一機ということになるが、はっきりしたことは分らない。

1945/5	Husum	W.Nr.191912	AM208
--------	-------	-------------	-------

AM200と同様の経緯であるが、1946年5月まで、ロンドンの科学博物館に貸し出しされていたと考えられる。その後はスクラップになったらしい。

1945/5	Husum	W.Nr.191315	AM209
--------	-------	-------------	-------

AM200と同じ。

1945/5	Husum	W.Nr.191318	AM210
--------	-------	-------------	-------

もとJG400の“イエロー8”であるこの機体は、AM200とともにNo.6 MUに送られたが、1946年3月21日には、シーランドのNo.47 MUに移されている。少なくとも、1955年までは、ここに留まっていたと考えられる。W.Nr.191318は、ロンドンの科学博物館で展示されているといわれているが、記録ではAM210はドイツのミュンヘンを本拠としているドイツ博物館に返還されたとなっている。おそらく、ドイツのコメットは、RAFハルトンに保管されていた機体ではないかと考えられるが、この機体に関しての情報は定かではない。

1945/5	Husum	W.Nr.191095	AM211
AM200とともにNo.8MUに送られたが、1946年3月21日には、シーランドのNo.47MUに移されており、ここからAM204とともにカナダに向け、梱包されている。RCAFの各地の基地で展示されたあと、アメリカ空軍に貸し出され、オハイオ州のライトバターン空軍基地にあるアメリカ空軍博物館に展示されていた。その後、修復作業のため、カナダに返還されている。			
1945/5	Husum	W.Nr.191965	AM212
AM200と同じ。			
1945/5	Husum	W.Nr.191680	AM214
Featured Aircraftを参照。			
1945/5	Husum	W.Nr.191659	AM215
AM200と同じ経緯をたどったが、1947年の初頭にはCollege of Aeronautics（航空学校）に移動した。ここには、1975年まで留まり、その後スコットランドにあるRoyal Scottish Museum of Flightに寄贈された。現在も、East Fortune（イースト・フォーチュン）で展示中。			
1945/5	Husum	W.Nr.191308	AM218
AM200と同じ経緯をたどったが、1946年7月にはリトル・リシングトンのNo.23 Group Flying Training Commandに移されたが、その移動の理由は不明である。また、その後の消息も知られていない。			
1945/5	Husum	W.Nr.191917	AM217
AM202と同じ。			
1945/5	Husum	W.Nr.191654	AM218
AM200と同じ。			
1945/5	Husum	W.Nr.191904	AM219
AM200と同じ経緯をたどったが、ある時点でRAFコラーンに移されている。その後、1975年にはRAFセント・アサンに移され、ここで、メンテナンス・シリアルB480 Mが与えられた。機体は、1988年5月5日、ドイツ空軍に返還され、現在はオルテンベルクのドイツ空軍の博物館に展示されている。			
1945/5	Husum	不明	AM220
現在、カナダのロックビルでJG400の“イエロー28”として展示されている。この機体のカナダに来るまでの経緯はほとんどAM211に同じである。この機体のオリジナルのIDは、情報が入り交じっており、W.Nr.191914、191915、191916の3つのナンバーのうちの一つとも考えられる。			
1945/5	Husum	W.Nr.191961	AM221
AM200と同じ。			
1945/5	Husum	W.Nr.191907	AM222
AM200と経緯はほとんど同じであるが、1946年11月、No.78MUロートンを経由してオーストラリアに送られた。それ以降、この機体は保管されていたが、その後RAAFクック・ポイントで1986年まで展示されていた。そして修復作業のため、キャンベラのAWM Mitchell Annexに移された。			

イギリス以外での現存機

このリストはイギリスの手にあることなく、現在も存在が確認されている機体である。

オリジナルID	概要
W.Nr.191301	Q-54でイギリスに空路輸送され、そしてさらにアメリカに運ばれた。この機体は、高度30,000ftまで引かれ、リビッシュ博士の立ち会っなか、日-28から着陸された。必要な燃料は用意できたのだが、モーターに点火しての飛行は行なわれなかった。この機体はずっと保管されていたが、最終的にはNational Air&Space Museumに譲与され、現在同博物館で展示されている。

終わったといえるだろう。

コメット部隊の事故率は非常に高いといわれているが、実際には同じ時期（第二次世界大戦中）のMe109部隊の数字と変わら

ない。現実には、熟練したパイロットはプロジェクトに駆りだされ、前線のパイロットの多くは経験の浅い未熟な初心者だったからだ。経験豊かなパイロットがとくに



↑ IWM展示機のロケットノズル。ノズル前方のふたつの穴は冷却用通風口、ノズル下方のパイプはエア抜きと考えられる。

Me109用に駆り出されなかったなら、撃ち落とされた数をもっと増えていたはずである。

本機の問題は、所属部隊の戦路上的配置にも助けられることはなかった。防衛している地域からわずか80kmしか離れていないにも関わらず、JG400の機体はこの防衛のために既経時間の限界で活動していたのだった。

ここで紹介したメカ所の所在地は以下のとおり。

●インペリアル・ウォー・ミュージアム
IMPERIAL WAR MUSEUM,
DUXFORD AIRFIELD,
DUXFORD,
CAMBRIDGESHIRE CB2 4QR
UK

TEL (+UK44) 1223-835000

●エアロスペース博物館
AEROSPACE MUSEUM,
RAF COSFORD, SHIFNAL,
SHROPSHIRE TF11 8UP UK
TEL (UK+44) 1902-374112
F. 1902-374872



↑ エアロスペース・ミュージアム展示機のコックピット。胴体は燃料タンクとエンジンでほとんどが占められていたため、かなり窮屈そう。両側には人間の皮膚に有害なT-Stoff燃料タンクが設けられている。計器盤はきわめてシンプル。



Photo: Artwazd A. Sanyan/MAPD-MIG

↑ 12-78マイダス空中給油機に接近するMIG-29SE。機首左側に空中給油用のブロープシステムを増設した改修機で、マレーシア空軍向けの機体へ追加装備が予定されているもの。なお写真の機体、従来より明るい迷彩のように見える。



Photo: Satoru Kubo

← 『B-1戦略爆撃機初来日!』しかし、理由は緊急着陸だった。6月21日、インドネシア航空ショーへ参加するために太平洋を飛行中の2機のB-1B(カンザス州兵航空隊184BG/127BS/マッコネル空軍基地)のうちの1機(86-0127)にトラブルが発生、暮手納基地に着陸したもので、修理後、7月3日に離陸した。写真は北側タキシードで離陸前に撮影。



Photo: Fan Lager via Simon Watson

↑ RAFリーカスをホームベースとする英空軍No.43sqn所属トーナードF.3のスペシャルマーキング機。機首の国籍標識を挟んで、「1916」1996」と記入されており、部隊創設80周年を祝うためのものだろう。80年前、この部隊が誕生したときの装備機はロイヤル・エアクラフト・ファクトリー8E2Eとアプロ504K。のちにソッピース・キャメルに使用機を替えてフランスにも駐留した。

→ カナダ国防軍のホーネットベースであるケベック川CFBバゴットビルで、6月8日に撮影された米海兵隊VMFA-115のF/A-18A(BM00/Bu.No.7)。マーキングが新しくなったことに加え、これまで「VE」だったテイルコードが「BM」と書き替えられていることに注意。理由は本号締め切り時点では不明だが、現在岩国基地へローテーション配備されているVMFA-451のF/A-18Aにも、「VM」に替えて「BM」のテイルコードが与えられており(国内航空機フォトニュース参照)。大々的な部隊改変が行なわれている可能性もある。

→ 6月5日、沖縄県嘉手納基地に着陸するVAQ-134のEA-6B(NL620/160787)。岩国基地のMAG-12に配備されたもので、海兵隊の電子戦飛行隊不足を補う措置。垂直尾翼に「MAG-12」の文字が記入されているほか、「USS RANGER」の空母名も確認できる。

Photo: Satoshi Kuba



Photo: Robert Damsman





「超音速の夜明け」

米海軍ジェット戦闘機・攻撃機

好評発売中

■収録機種

FD/FHファントム/F-11フリーン/F6Uハイレーツ/F2Hバシレー/F9F-2/5ハシレー/F3Dスカイナイト/F7Uカットラス/F4Dスカイレイ/F3Hデモン/F9F-6/8クーガー/F-2/6フリーン/F2Yシータート/F10Fジャガー/F11Fタイカー/F5Dスカイランサー/FRファイアボール/F2Rタークシャーク/FVサーモン/FYホゴ/AJサベージ/A2Dスカイシーフ/D-558Iスカイロケット/D-558IIスカイストリーク

ジェットエンジンという新しいパワーソースを得た航空機は、第二次大戦終了後驚異的な発展を遂げました。スピードが飛躍的に増加し、空気力学的にまったく新しいスタイルが求められるようになりました。そしてついに音速を超えるスピードを要求されたメーカー、設計者は次々とユニークな形態の航空機を作り上げました。米海軍の戦闘機、攻撃機は、空母着艦のために良好な低速性能を求められるため、とくに個性的な機体が多く作られました。本書ではこれらの機体の中でも新鮮なジェット機の鮮明なモノクロ写真を、ダブルトーンという美しく深みのある高級印刷で繰ります。

A4変形
ダブルトーン344ページ 特価2,000円(税込)



エアショーガイド'96

今年国内で予定されている主な航空祭・エアショーの傾向を写真と図、文章で解説しました。地上展示、飛行展示の様子はもちろん交通手段は、食事は、グッズ類の買い物は、などなどすべての疑問にこたえるガイドブックです。また、写真撮影に役立つT-4ブルーインパルススのアクロマニューバー完全分解や航空写真講座、エアバンド入門、パソコン通信による情報収集の仕方、海外エアショーの楽しみ方など、ファン必携の一冊です。

カラー48ページ
モノクロ96ページ 特価2,000円(税込)

■お知らせ

このたび『航空ファン イラストレイテッド』の定価2,400円を、次号8月27日発売のNo.89より2,000円に値下げすることにいたしました。これは1年ほど前より試験的に特別価格2,000円として実施してまいりました結果、多くの読者の皆様よりご支持をいただき、今後継続して定価とすることに決めたものです。さらに、充実した企画と内容で読者の皆様のご期待に添える本作りをしてまいります。今後とも『航空ファン イラストレイテッド』のご愛読をよろしくお願い申し上げます。



Photo: Tony Sacconi

タシット・ブルーの分析

沈黙の空の意味するところ

Kazuo Hamano
浜田一穂

沈黙の空

3ヵ月前の4月30日に、なんの予告もなくアメリカ空軍から未知のステルス機の映像(飛行中の写真および映画)が公表されて、世界を驚かせた。このステルス機の別称は「タシット・ブルー」(Tacit Blue)、ノースロップ社の設計製作である。

これまでまったく知られていなかったステルス機が、1982年から3年間にわたってテストされていたという事実もさることながら、その特異な形態がまた人を唖然とさせるものであった。

F-117、B-2、F-22、YF-23と、ステルス機が新しく公表されるたびに、航空マニアが首をひねることになるが、今度のタシット・ブルーはそのどれとも似ていない。これまで自称専門家がもっともらしく唱えていたステルス理

論を、引っ繰り返してしまうような形状である。

ここで筆者が唯あきらしく分析を行なってみても、また藁穴を掘る結果になるかも知れないが、これまでステルス機について数多くの記事を書いてきた者としては、タシット・ブルーに関しても何かをいわないわけにもいかない。

公式発表

タシット・ブルーの分析に入る前に、空軍の公式発表の要旨を紹介しておこう。

すでに発表の内容は、写真とともに雑誌等にも掲載されているが、なにが公式のデータで、なにが非公式情報や推測であるかを区別するためにも、改めてここにまとめておく(掲載順は空軍のファクト・シートどおりではない)。

●タシット・ブルーは、革新的なステルス技術のデータを提供し、B-2やそ

の他のプラットフォームの設計に役立った。

●計画は1978年に開始され、1985年に打ち切られた。

●最初は戦場近くで活動し、地上に敵の動きを知らせる低被探知性監視機(Low-observable Surveillance Aircraft)として構想された。低傍受性レーダー(Low Probability of Intercept Radar)その他のセンサーを搭載。

●全幅48.2ft(14.69m)、全長55ft(16.76m)、全高10.6ft(3.23m)、重量30,000lb(13,608kg)。

●エンジンはギャレットATF3-6ターボファン2基。

●乗員1名。武装はなし。

●最大速度は亜音速で、運用速度は250kt(463km/h)。運用高度は25,000~30,000ft(7,620~9,144m)。

●ライトパターソン空軍基地の航空システムズ・センターと、国防先進研究

計画局 (Defense Advanced Research Project Agency) の共同計画。

●計画総額は1億6,500万ドルで、これには開発、製作、テストなどの費用が含まれる。ノースロップ社の契約額は1億3,600万ドル。

●計画責任者は空軍がジャック・トゥウィッグ大佐、DARPAがアラン・アトキンス博士、ノースロップ社がジョン・キヤッセン。

●1982年2月5日に初飛行、1985年2月14日までに135ソーティ、合計250時間弱飛行。1回の平均飛行時間は2時間。テストはいくつもの異なる場所で行われた。

●飛行したのは1機のみで、ノースロップ社ハーソーン工場で作られた。試作2号機は部分的に組み立てられたが、テスト終了とともに解体された。

●テストに参加したパイロットは全部で5名で、ノースロップからディック・トーマス (Dick Thomas)、空軍からケン・ダイソン中佐 (Lt. Col. Ken Dyson)、ラス・イースター中佐 (Lt. Col. Russ Easter)、ドン・コーネル中佐 (Lt. Col. Don Cornell)、ダン・バンダーホースト少佐 (Maj. Dan Vanderhorst)。初飛行を担当したのはトーマスで、空軍で最初に飛行したのはダイソン。

●計画が公表されることになったのは、この機体の技術と能力がすでに実用化され、秘密にしておく必要がなくなったため。

●タシット・ブルーの機体は、1996年5月22日にライト・バターン基地の空軍博物館に引き渡され、恒久的に展示される。

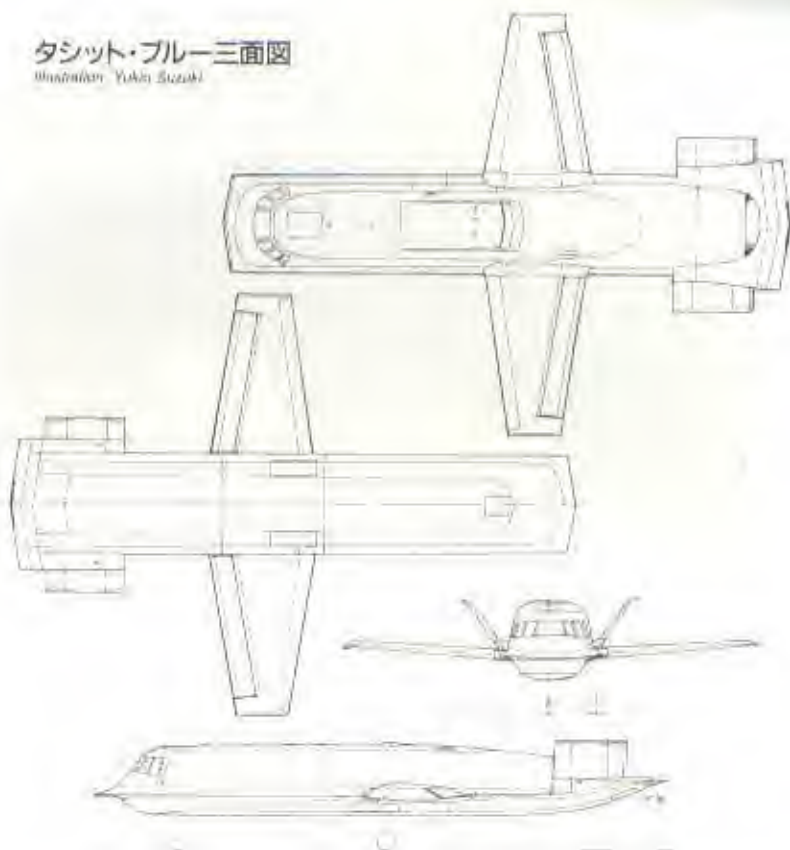
F-117と同時期に開発

公式に認められているのはざっとこんなところだが、これだけでも興味深い事実がいくつも明らかになる。

内外のマスメディア等では、タシット・ブルーをB-2の技術試験機であるかのように報道していたが、この発表からも分かるように、タシット・ブルーの計画とB-2計画とは直接の関係はない。どちらもノースロップの設計で、タシット・ブルーの計画が先行していたから、当

タシット・ブルー三面図

Illustration: Yukio Suzuki



然その経緯はB-2の設計に採り入れられているはずだが、B-2を作るためにタシット・ブルーを飛ばしたのではない。

タシット・ブルーは、上空からレーダーで敵地上部隊の動向を観察し、情報を伝えてくる戦場監視機として計画された。そのような目的の機体としては、湾岸戦争でも使われたノースロップ・グラマンE-8統合監視標定攻撃レーダーシステム (Joint Surveillance and Target Attack Radar System) がある。

J-STARSは大型強力なレーダーと情報処理システムを搭載して、はるか遠

方から戦場を観察し、多数の乗員を乗せて、機上から指揮管制まで行なうことができる。対してタシット・ブルーは、より前線に接近して活動し、乗員はパイロット1名で、レーダーで得たデータを地上に送信してやるだけである。

従って両者は補充し合う関係とも、ライバルともいえるが、J-STARSのフルスケール開発契約が1985年9月だから、タシット・ブルーのテストが終了した後で、J-STARSの計画が本格的に動き出したことになる。

この前後のステルス機開発の動きを

(別表) ステルス開発年表

1974	ロッキードの技術者RCS計算プログラムを開発
1976/4	ハブ・ブルーにロッキード委嘱される
1977/12/1	ハブ・ブルー1号機初飛行
1978/5	ハブ・ブルー1号機事故で全損
1978/11	F-117ロッキードに発注
1979/7	ハブ・ブルー2号機空中失事事故で全損
1979/10/15	F-117の作戦部隊4450thTG編成
1981/6/18	F-117試作1号機初飛行
1981/10/20	先進技術実験機 (B-2) にノースロップ選ばれる
1982/4/20	F-117の生産1号機初飛行で墜落
1983/10/28	F-117生産機を空軍に引き渡し



博物館に納められたタシット・ブルー。コックピット内が見え、座席の位置が分かる。

さらうと、別表のようになる。タシット・ブルーは、ハブ・ブルーのテスト飛行が始まり、F-117計画が着手されるまでの間に開発に入ったことになる。

タシット・ブルーのテスト陣の中で、ダイスン中佐（当時）はハブ・ブルーのテストにも参加し、2号機を運空させている。なおハブ・ブルー2号機は、ダイスンの搭乗中に空中失事して失われているが、そのころには彼はタシット・ブルー計画にも参加していたろう。

タシット・ブルーのテストが行なわれた複数の場所の中に、ネバダ州の核実験場の奥にあるグリームレイク飛行場が含まれていることは確実で、ハブ・ブルーやF-117同様に、初飛行もそこで行なわれたに違いない。その他の場所は見当がつかないが、ネバダやカリフォルニアの砂漠地帯には、まだまだ一般に知られていない飛行場がいくつあるともいう。しかし海外には出なかっただろう。

テスト飛行は、すべて昼間に行なわれたといわれる。チェイス機で観察しなければならない初期のテストが視覚条件下で行なわれるのは当然だが、その後も日中にしか飛ばなかったのは、タシット・ブルーの任務にも関係する。

F-117にしても、B-2にしても、夜陰に紛れて奇襲攻撃を掛けるのが常識的な用法であろう。しかし戦場監視機であるタシット・ブルーは、もっぱら相手の地上部隊の活動の多い昼間に飛行することになる。F-117やB-2の黒色塗

装に対して、タシット・ブルーが制空戦闘機のようなライトブルー塗装なのも、飛行任務（時間帯）の違いからであろう。

チヤインの謎

ステルス技術の発達段階からすれば、タシット・ブルーはちょうどハブ・ブルーとB-2の中間に位置することになる。すなわち完全に平面と直線だけで構成されたハブ・ブルー（F-117も同じ）と、曲面だけのB-2の間にあり、部分的に曲面を使用し始めた段階に当たる。

攻撃任務のF-117やB-2が、敵に正面から向かって行くのを想定しているのに対して、タシット・ブルーは側面に搭載されたレーダーを敵側に向けながら、前線に沿って飛行することになる。従って低減しなければならないのは側方のレーダー断面積（Radar Cross-Section）で、前部胴体側面を平らにして、横方向から飛来した電波を上に通らしている。レーダーのアンテナは、この部分に装備されている。

タシット・ブルーの低傍受性（あるいは難傍受性）レーダーの実態は不明だが、おそらく受信可能な最低限の出力で、一見ノイズ風に変調した信号を発信し、しかも周波数を拡散させてバックグラウンド・ノイズに信号を紛れ込ませるようにしているのだろう。そうだとすれば、レーダーが特定の周波数あるいは偏波のみを通すようにして

RCSを低減している、という推測は当たらないことになる。

タシット・ブルーの形態で一番特異なのは、胴体側面を取り囲むかたちになったチヤイン（鰭）であろう。まるでスキの悪いプラモデルの隅の隅のようなのだが、これは空力的には低抗増大や縦の不安定の元凶で、ステルス性のためだけに設けられたのは間違いない。右形断面の胴体の、下の角での電波の散乱を防ぐためのものであろう。

こんどクローズアップ写真を見て改めて驚かされたのは、このチヤインのエッジがけっこう厚みがあり、しかも断ち切ったように角張っていることだ。空力とはますます無縁の代物であると感じさせる。

下の図は、もうステルスの説明でお馴染みになっていると思うが、SR-71のレーダー吸収構造の概念図である。鋸の歯状にレーダー吸収材料を配置し、飛び込んできた電波を繰り返し反射させながら吸収していき、外には逃さない。SR-71の主翼前縁では、外からでもこの鋸歯状構造が見て取れる。

このようにして電波を吸収するためには、ある程度の深さ（奥行き）と厚み（高さ）が必要なのは明らかで、タシット・ブルーのチヤインが空力を無視したような形になっているのもそのためなのだろう。

平らな側面とは対照的に、機首回りや胴体上下面には曲面が用いられている。B-2で全面的に使われることになる、曲面用のRCS計算プログラムの限定的応用であろう。

平面形上で主翼や胴体の外縁の角度を描るのが、ステルスの代表的手法

SR-71のレーダー波吸収構造図



であるのはもはや常識になっていると思うが、タシット・ブルーでは矩形のV尾翼など、一部徹底しない面が見られる。

後のYF-23で、主翼と尾翼の後退角前進角を揃えて、前代未聞の菱形翼平面形を創出したノースロップにしても、当時はまだステルス性と空力特性の優先順位にためらいがあったのだろうか。ただ側方RCSを考える限りは、翼の角度はさほど重要ではないのかも知れない。V尾翼の先端が下に折れ曲がっているが、これもステルス性よりは空力的な要求による可能性もある。

赤外線放射も局限

エンジンのギャレット（アライド・シグナル）ATF33-6（推力24.20kN）は、小型の3軸ターボファンで、バイパス比は2.8コア流を逆流させてバイパス流と混合してから排出するユニークな構成になっている。

赤外線放射を最小にするというステルスの要求からこのエンジンを採用したものでしょうが、機体重量13,620kgに対して合計推力48.4kNに決して大きくない。

同じエンジン双発のダッソー・ファルコン20は、総重量14,000kg強、翼面積41㎡で、最大巡航速度は870km/hになる。直線翼で、胴体がずっと太いタシット・ブルーの抵抗係数が、ファルコン20を太幅に上回るのは確実に、高空での最大速度は5～600km/hにしかならないだろう。

エアインテイクは背中にあり、正面からはほとんど見えないブラッシュ（平併）タイプとなっている。これが側方や下方からの電波の飛び込みを防ぐためであるのはいうまでもなく、急激な運動を行わない戦場監視機だからこそ取れる配置である。

いくら大きな迎え角を取らないといっても吸入効率が悪そうだが、それでも小型のエンジン2基にしてはインテイクの面積は広過ぎる。吸入した空気の一部をエンジンの外を通して、排気と混合して温度を下げた上で排出しているのだろう。さらにノズル部は尾翼と、F1レーシングカーのディフュー



機首の側面形が似ているものの、B-2の空力試験機だった。という報道は誤りである

ザーのように跳ね上がった後部胴体でマスクされている。

タシット・ブルーの機首回りは、B-2そっくりである。ただしB-2は並列複座だが、タシット・ブルーは単座だから、一見窓は広そうだが、座席から離れ過ぎていてコックピットの視界は悪い。乗り出すようにしないといけないうえに、チェーンが下方視界の邪魔になる。

タシット・ブルーの降着装置は、自社のF-5のそれを流用したもので、2.32mという全高からも見当がつくとおり、地上高はかなり低い。コックピットには機首下面のハッチから入るので、機体

の下に這いずり込まねばならない。

それにしても、タシット・ブルーの機首回りは原子力潜水艦シービュー号の艦首にもよく似ているし、こちらは角張っているが映画の“ファイアフォックス”戦闘機の機首を思わせるところもある。あのデザインは当時飛行機マニアの失笑を買ったものだったが、こうしてみると案外的に射っていたのかもしれない。

技術は小説より奇なり、とかいうが、これからはフィクションにどんな奇抜なデザインが登場しても、あり得ないなどといわない方がよい時代になった。



飛行機らしくない部分は機首の形状。運度を必要としない本機の特徴を表わしたもの。



在日米軍/第5航空軍司令官交替式と 撮影：神野幸久／本誌

“WW”のF-16C



↑ AGM-88 HARMを搭載して展示された35FWのF-16Cブロック50(92-3901)。35FWの前身35TFWは、ジョージAFBの時代に「WW」を付けたワイルドフォースル機(F-105G、F-4G)を運用していた。

6月18日、米空軍第5航空軍の司令部が置かれる横田基地で、在日米軍/第5航空軍司令官の交替式が実施され、リチャード B. マイヤーズ中将に替わってラルフ E. エバーハート中将(前職空軍省計画/作戦担当参謀次長)が第23代司令官に就任した。

在日米軍司令官の交替とあって、主賓の太平洋航空軍司令官、ジョン C. ローバー大將ほか多くの来賓が出席し、隷下在日米軍の航空部隊から各種の航空機が展示されたが、そのなかに三沢から飛来した35FW(第35戦闘航空団)のF-16C(92-3901)の姿もあった。この35FW司令機の垂直尾翼には、見慣れたテイルコード「MJ」(Misawa Japan)ではなく、解散したアイダホANG 124FGから譲り受けたSAM制圧任務を示す「WW」(Wild Weasel)のコードが新たに入っていた。

↑ 第5航空軍旗をエバーハート中将(写真奥)に手渡すマイヤーズ中将(手前)とローバー大將(左)。マイヤーズ中将は統合参謀本部議長補佐に転出する。

【右2枚】 展示された18WG司令機のF-15C(78-0518)の主翼内側。胴体後方パイロンには、ひそかに計4発のAIM-120 AMRAAMが搭載されていたが、18WG所属機にAMRAAMの搭載が確認されたのはこれが初めて。

↓ 会場の外には在日米軍所属各機が並べられたが、海軍からはVFA-270F/A-18Cが、海兵隊からはHMM-166(R)のAV-8Bが参加した。



READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

写真解説：石川 潤一



Photo: Toshiro Kimura



Photo: Toshiaki Nakagawa



Photo: Satoshi Kudo

➡ 6月19日、岩国のR/W20に着陸するVMFA-451のF/A-18A (BM13)。ラダーに「BM」のテイルレターが見えるが、これは本機だけの特長ではなく、他機も順次「VM」から書き替えている。VMFA-451はサウスカロライナ州MCASビュフォードのMAG-31から半年間ローテーション配備されている部隊で、7月に帰国して解散するという。また、95年7月から96年1月まで岩国に展開したVMFA-115も「VE」から「BM」に変更されている(947参照)。今後、ビュフォードを基地とする飛行隊は「BM」(Beaufort Marines)に統一されることになるようで、飛行隊はモデックスで区別する。なお、「BM」レターは過去にMAG-35/H&MS-35に割り当てられていたが、同隊は解散しており、実際に記入した例もない。

➡ 6月19日、横田のR/W18へタキシングする35FW/13FSのF-16C(92-3895)。92-3912とともにダイハートしてきた機体で、「WW」塗り替え前最後の横田飛来となった。尾翼付け根部には「GUNSMOKE'95 CHAMPS」の文字が記入されているが、3月号P.12で紹介したように、35FWは95年10月のガンズモーク'95競技会において、F-16部門の優勝を飾っている。なお、13FSは7月8日、サザンウォッチ作戦参加のため、サウジアラビア方面に展開した。その後、8月号P.120で紹介したミシガンANG 127FW/101FSのF-16Cと同様に、対艦ミサイル・シミュレータと思われる電光オレンジのサイドワインダー改造ポッドを搭載していたらしい。

➡ 6月15日、ホワイトビーチの海軍準頭に停泊する第1水陸両用群の強襲揚陸艦ベローウッド。ホワイトビーチの北にある金武レッドビーチ訓練場では、6月30日から海軍/海兵隊共同のSOCEX(特殊作戦能力演習)が実施されており、おそらく演習に先駆け、海兵隊員乗り組みのため寄港したものだろう。飛行甲板にはAV-8B 2機のほか、UH-1N 2機、AH-1W 3機、CH-46E 9機が確認でき、HMM-265(Rein)所属を表わす「EP」のレターを付けていた。小写真は2日前の13日、霧手納に着陸するHMM-265(Rein)/VMA-311所属AV-8B(EP50)の垂直着陸で、部隊マークがVMA-513のフクロウから-311のトムキャット(雄のノラ猫)へと書き替えられている。

→ 6月28日、横田のR/W36に着陸する8FW/35FSのF-16C (86-0314)。35FSの88-0406/0407、80FSの86-0323、0335、D352の計6機で飛来したもので、青/黄に塗り分けられた司令機のバグージョッドに注目。アラスカで行なわれていたコープサンダー演習の帰路、KC-135Rのトラブルで横田へダイバートしたもので、93年5月以来ほぼ3年ぶりの“フック”飛来となった。8FWはいまだに86~88年度発注のブロック30を使用しているが、10月から5年かけて、大韓航空整備部門で“ファルコン・デップ”近代化改修が実施される。



Photo: Katsunori Ono

→ 7月1日、追分のR/W20に着陸するVMFA-232の飛行隊長機、J.L. “OLY”・オルソン中佐のF/A-18C (WT01/163702)。VMFA-232唯一の“レッド”デビル機であるWT01については5月号P.106で紹介済みだが、最近になって色付き増幅器を搭載するようになった(投稿者は撮影日の7月1日に初確認)。増幅器はグレイだが、その後方には白/黄/赤で炎が描かれており、炎の後方には赤で「RED DEVILS」と記入されている。日陰になっているので、写真からは増幅器の赤と尾翼前縁などに塗られている赤が同色かどうかは確認できなかった。



Photo: Kenichi Murashige

→ 6月19日、岩国のR/W20に着陸するVAQ-134のEA-6B (NL624/163033)。VAQ-134がMAG-12に配備されていることは8月号P.120で既述したが、NL620~623がトランスパックだったのに対し、本機は元VMAQ-40の「RM04」で、厚木日飛でオーバーホールしたあと、そのまま保管されていた。ほかの4機は空母名を記入していたが、本機は米記入で、この法則についても気になる。尾翼に薄いグレイで「MAG-12」と記入している。なお、クルーのなかにはHGU-55/Pヘルメット(グレイの空軍仕様)をかぶった士官もいるようだ。



Photo: Toshiro Kiyama

→ 6月10日、高千穂の海軍エアをタキシングするVP-94のP-3CアップグレードIII (PZ595/161595)。もともと「LZ1」だった機体で、2月号P.40で紹介したようにVP-94はテイルレターを「LZ」から「PZ」へ変更している。VP-94はルイジアナ州NASニューオリランズに展開する大西洋(Land)艦隊の予備役哨戒飛行隊であったが、太平洋(Pac)艦隊の飛行隊が少ないこともあって、所属替えになったらしい。余談だが、海軍艦隊のテイルレターは、頭文字「A」~「L」が太平洋艦隊、「M」~「Z」が太平洋艦隊所属を表わしている(「J」と「O」は使用しない)。



Photo: Sajou Kuba



Photo: Satoru Rutô



Photo: Hisao Natsu



Photo: Yusuke Uehara



Photo: Akira Nakano

← 6月21日、嘉手納のR/W23Rに着陸する55WG/45RSのWC-135W (61-2667)。WC-135Wは45RSが2機(本機と61-2665)。AFMC/645MS(第645資材飛行隊) Det. 2 (94年1月号P.118参照)が1機(61-2666)運用しているエア・サンプリング機で、中国の地下核実験に関連しての飛来と思われるが、それにははずいぶん間があいている。3機あるWC-135Wのうち、本機は元TC-135B、残る2機がWC-135Bからの改造だ。TC-135Bも元をたどればWC-135Bであり、WC-135BとWC-135Wでは搭載機器に差異がある程度かもしれない。

← 6月23日、横田のR/W18へ向けタキシングするアリゾナANG 161ARW/197ARSのKC-135E "Go for the Gold" (57-1475)。アリゾナ州フェニックスのスカイハーパー空港でKC-135D/Eを運用する飛行隊で、最近になって黄/赤/青に黄星の旗手なフィンカラーを描くようになった。小写真のノーズアートは、46年12月12日にP-47D飛行隊197FS (SE)として新編されてから50周年を記念するもので、黄星の周りにアリゾナWのかたちをした焼きゴテを持つ雄(197FS/ARSのインシグニア)やガラガラヘビ、豹などのマークが描かれている。

← 6月28日、厚木のR/W19に着陸するETD(高官輸送部門)のVP-3A (149675)。24日に来日した太平洋艦隊総司令官(CINCPACFLT)、ロバート・J・ズラトノフ大將の乗機で、ハワイ、NASバーバースポイントにおいてCINCPACFLTなど高官輸送を行なうETDに所属している。93年8月号P.117でも紹介しているが、3年の間に多少マーキングが変更されており、「UNITED STATES NAVY」の文字がやや後方に、また垂直尾翼のBu. No.と星条旗が上に移されている。丸窓にカーテンが引かれているのが、写真から分かるだろうか?

← 6月9日、厚木のR/W01に着陸するHC-5 Det.1のCH-46D (RB04/152491)。この日横須賀に入港した姉妹艦T-AE-26キラウエアから、HH-46D (RB14/151921)とともに飛来した機体で、スポンソリンに「USNS KILAUEA」と記入。「RB」レターに赤シャドーが加わった。HH-46Dの方は分遣隊や搭載艦の名前を記入しておらず、レターも白のみ。2機ともあまり見かけないBu. No.だが、#152491は最近までテネシー州メンフィスのNATTC(海軍航空技術訓練センター)で整備訓練に使用、#151921はバーバースポイントで保管されていた。

→ 6月28日、R/W3に着陸する海兵隊のHH-46D (152530)。岩国基地のSARフライド(捜索救難小隊)に所属する機体で、日航厚木工場でオーバーホールするため飛来したものの、岩国SARフライドにはこのほか2機のHH-46D (150951、152528) が所属しており、オーバーホール期間中、2機態勢でいくのか、補充機がくるのかは不明。本機は前述のHC-5所属機と同じ全面エンジングレイの塗装で、救難機という性格上、視認性を高めるため、パイロンとスポンソン、胴体下部がインターナショナルオレンジのツートーンになっている。



Photo: Yousuke Umeha

→ 7月6日、キャンプ座間でのオープンハウスにUH-60A (85-2445) とともに展示された78Avn. Bn.のUH-1H (71-20042)。コクピットドアの側面には、在日米陸軍の富士山マークに加え、丸角形と白星を組み合わせたマークが加わった。座間の第9軍団 (IX Corps) は95年9月に解散、現在は第1軍団 (ワシントン州フォードルイス) との連絡部隊が置かれているのみ。正面ゲートの看板にはこのマークと「9th TAACOM」の文字が記入されているが、「TAACOM」はおそらく「Theater Army Area Command=戦域陸軍地域軍団」のことだろう。



Photo: Tetsuya Kakitani

→ 6月23日、モスクワへ向け離陸のため、名古屋をタキシングする仏空軍CoTAM ET 03/060 (軍用空輸軍団第60空輸航空団第3飛行隊)のDC-8-72CF (F-RAFG/46013)。2日前の21日に飛来した機体で、来日の目的は残念ながら不明。仏空軍のDC-8-72CFの来日は93年7月、東京サミットの予備機としてF-RAFF (45130) が羽田へきて以来と思われ、名古屋飛来となると、過去にC-135Fが飛来したのみだ。なお、パリのドゴール空港で要人輸送を行なっているET 03/060 (ET 3/60ともいう) は、現在2機のA310-304を主用している。



Photo: Hisaaki Tsuji

→ 6月18日、羽田にVスポットに駐機していたラフィタ B.ハリリ/サウジ・オガー社のB.727-2Y4 (HZ-HR3/22968, ex HZ-RH3) 来日したレバノンのラフィタ・ハリリ首相の特別機で、90年にはシリア、ハダーム副大統領の特別機として飛来したこともある機体のオーナーとレバノン首相が同姓同名だが、両者の関係については分からなかった。ラフィタ B.ハリリ社はサウジアラビアのリヤドをベースに、本機のほかB.727-2K5 (HZ-HR1/21853, ex LX-MMM) とガルフストリームIII (HZ-HR2/346, ex HZ-RH2) を運用している。



Photo: Takafumi Oka



Photo: Takashi Hashimoto

SAAB 105(Sk60)

●解説: 浜田一穂
Text: Kazuho Hamada



Illustration: Motohiro Hasegawa

SAAB 105 (Sk60A : 5-76/60076) of Flygvapnet's Flygflottiljen 5 (Swedish AF F5 Wing), based at Ljungbyhed, on Oct 1988.

スウェーデン空軍F5ウイングのSAAB 105練習機型空軍制式名Sk60A。上の写真も同ウイング所属の僚機をしたがえて飛ぶ本機で、機体上面に施されたダークグリーン・ドラブ系のマダラ迷彩が背景の針葉樹林帯によく溶け込んでいる。練習機である本機は視認性を上げるため機首、垂直尾翼、両主翼端にそれぞれレッドの識別帯を塗装している。また、機体のステンシル類はすべてイエロー。



サーブ最初の戦闘機(2)と最初の自動車(2)は、ほぼ同時期に開発された。

飛行機のサーブと自動車のサーブ

サーブと聞いて、飛行機を思い浮かべる人と、自動車を思い浮かべる人と、日本ではどちらが多いだろうか？ 知名度はともかく、人気という点では、家外飛行機のサーブの方が上かも知れない。

言うまでもないが、飛行機のサーブと自動車のサーブは、スウェーデンの同じ企業である。もっとも現在では、軍用機部門と民間機部門がそれぞれ別会社になり、サーブ・スカニア社の航空機・防衛グループに編成されている。

SAABの名は、スウェーデン航空機社(Svenska Aeroplan Aktiebolaget)の略からきているので、もともとは飛行機会社である。創業は1937年で、1940年に初めて自作の単発複座の4座練習機サーブ17を飛行させる。大戦後は双発のジェット戦闘機J21B、「空飛ぶ樽」J29、複座地上攻撃機/全天候攻撃機J32ランセン、ダブルデルタのJ35ドラケンなど、ユニークな軍用機を送り出してきた。

サーブが、自動車作りに手を染めたのは1946年のことで、御多分に洩れず戦後の軍用機需要激減に対応した生き残り策であった。航空機技術に応用した空力的で軽量な前輪駆動乗用車、サーブ92は1948年から量産に入り、市場からは好評で売られた。

サーブは、軍用機ばかりでなく、民間機分野にも進出を伺い、1945年には単発で2〜4座の軽飛行機サーブ91サフィール(サファイアのこと)を、1946年にはDC-3の3重輪版のような双発高翼機サーブ90スカンディアを送り出している。

スカンディアは1機しか生産されただけに終わったが、サフィールの方は旅行機(ツアラー)や軍民の練習機として、1966年ま

でに合計323機が生産される成功作となった。スウェーデン空軍を初め、オーストリア、フィンランド、ノルウェー、エチオピア、チュニジアの各空軍がサフィールを採用したし、サベナ、ルフトハンザ、エールフランスなどのエアラインもパイロットの訓練用機として発注した。

日本の防衛技術研究所も、サフィール(91Bシリーズの1号機)を研究用に買い込んでいる。じつはこれはT-34メンターと初等練習機を争って破れた評価試験用の機体で、のちにX1G1/2/37の名でSTOLなど各種の飛行試験に用いられている。

サフィールの成功に囚われる

サーブがスウェーデン空軍の要求に応えて新しい練習機の開発に取り掛かったとき、技術陣の頭にあったのは、サーブ91の成功であったろう。

失敗は人を謙虚にさせ、多くを学ばせるが、成功はときとして自暴自棄を生み、自

滅への道を歩ませる。サフィールが323機も売れるほどの成功作にならないければ、サーブも新練習機のコンセプトをもう少し考え直したかも知れない。

結果的に新練習機は、サフィールのコンセプトをジェット化したような機体となった。すなわち複座練習機として初等練習に用いられるとともに、4座化すれば旅行機あるいは連絡機、ビジネス機としても使えるジェット機、といったものである。

今日では誰もが、量産されている最も小型のビジネスジェットは、セスナサイテーションのような6席級であるを知っている。

しかし1950年代当時には、ビジネスマンや裕福なアマチュアパイロットが、近い将来4座級の小型ジェット機でヨーロッパやアメリカ大陸を股に掛ける、と想像されていた。サーブ105は、そのような多用途機として設計された。

そう考えたのはサーブだけではない。セスナもT-37の4人乗り民間版モデル407を1959年に発表しているし、フランスのモラーヌ・ソルニエ社も4人乗りのM.S.760バリエを1954年に初飛行させている。

スウェーデン空軍の要求自体が、初等練習に用いられるとともに、軽武装して地上攻撃にも使用でき、また偵察任務も兼ねられる機体、という欲張ったものであった。これにビジネス機、旅行機を加えれば、それに何でも早飛行機、カメラのように収拾がつかない姿となる。

1950年代当時には、イギリスやアメリカでは全過程ジェット(all-through jet)飛行訓練の思想が盛だった。これは、将来ジェットの戦闘機や爆撃機に乗る軍用パイロットの際に、いちいちプロペラ機の操作を教える必要はない。最初に乗る初等練習機からジェット機にした方がいい、という明解なもので、アメリカではセスナT-37、イ



サーブの民間機ヒット作91サフィール。105はこれのジェット版とさえ言えないでもない。

ギリスではハシティング・ジェットプロボストがこの思想の体現者である。

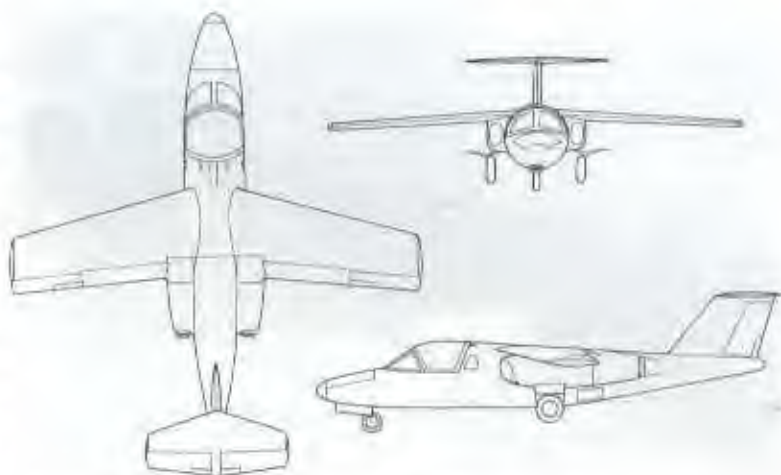
スウェーデン空軍も、当時オール・スルー・ジェットの思想に共鳴し、新練習機はまったく飛行経験のない練習生でも容易に乗りこなせるような機体であることが要求された。座席配置は、教官が前方に練習生を見て指導できるよう、並列複座(サイド・バイ・サイド)が求められた。

教官と練習生は射出座席に座るか、射出座席を取り外して普通の民間機のような座席にすれば、その後ろに2〜3人用のベンチシートを取り付けられる。また4人別々のシートにしてもよいし、片側だけシートにして、反対側には担架を載せることもできる。このあたり、いまで言うRVのノリである。

サーブの社史は、異例の率直さで105の企画の誤りを認めている。「会社の販売担当者たちは、この機体の民間版も同様に売れると確信していた。楽観論の横行と、航空燃料の安さのお蔭で、時間に追われるヨーロッパのビジネスマンたちが、アメリカの同業者と同じように、社用機で大陸を飛び回るようになる」と、当然のように考えられていた」と。

後退翼か直線翼か

スウェーデン空軍からの練習機兼軽攻撃機の要求は、1958年の秋に正式に提示された。設計主任(プロジェクト・リーダー)には、ラグナー・ハルトマルクが任命された。彼はサーブ21Rやランセンの設計に携わってきたが、設計主任を務めるのは初めてのことで、105のあとは自動車部門に転進した。



サーブ105の初期計画案。エアインテイクが主翼前縁より後ろにある。

最初サーブは、デルタ翼で要求に応じようとしたが、まもなく設計は普通の後退翼へと変更された。

主翼を高翼にするか、低翼にするかは、攻撃機兼用の練習機に特有の問題である。練習生の危なっかしい着陸を考えると、主降着装置をしっかりと翼に取り付けられ、ホイールトラッグを大きく取れる低翼形式が望ましい。しかし、攻撃機として兵装を主翼下に搭載するとなると、高翼の方が作業がしやすい。

同等の性能を狙いながらも、アルファジェットは高翼を選び、ホークは低翼を選んだ。サーブ105の場合、やはり攻撃機としてのアクセスを考えたのだろう、高翼を採用している。道路を滑走路に使うスウェー

デン空軍の作戦思想からすれば、特別の機材を使わずに整備や兵装搭載が可能な高翼は魅力であろう。

サーブ105の最大許容速度(急降下制動速度)はマッハ0.85で、後退翼にするか直線翼にするか、設計に迷うところでもある。実際、同時期の航空自衛隊のジェット練習機の競争試作では、最大速度マッハ0.85の要求に対して、川崎と新明和、三菱重工業は直線翼を採用し、富士重工だけが後退翼を選んでいる。

直線翼でこの速度を出すとすると、翼厚比は10%以下でなければならぬ。これに対して富士は、1/4翼弦で2°と比較的大きな後退角を付ける替わりに、翼厚比を16%と大きくして主翼構造を軽量化した。結果



左翼に偵察ポッドを搭載したサーブ105。



F5ウイングのSu26C。偵察型は密かに「豚鼻」と呼ばれているが、理由は説明するまでもないだろう。



Su26の計器盤。今後は液晶ディスプレイに改修される予定。

的にこの発想が評価されて、富士のTTF1案がT-1として採用されたのである。

特定の後退角に対しては最適な翼厚比が決まってくるが(逆もまた真なり)、後退角と翼厚比はそれぞれ無段階に選べるから、結果的には組み合わせは無数になる。ハルドマルクはサーブ105の主翼に、1/4翼弦で12.8°の後退角を与えた。これはT-1の後退角よりも小さいが、その代わりに翼厚比は付け根で10.3%、翼端で12%とやや薄い。

サーブ105の主翼は、2本桁構造で左右一体に作られ、胴体の上に載せられている。桁間は、翼端近くまでインテグラル燃料タンクになっている。翼内タンクの容量は、左右合わせて480ℓになる。胴体内タンクの容量は920ℓである。

主翼はアスペクト比が5.5で、6°の下反角が付いている。翼幅のほぼ中央に長いフ

ェンスが、その内側にも翼弦の半分までのフェンスがある。フェンスで分かれる主翼内弦の後縁にはシングル・スロット・フラップが、外側にはギアド・サーボ・タフ付きのエロンがある。エロンとフラップは、ハニカムの後着構造である。

尾翼はT型で、舵面はハニカム後着構造である。胴体下面には細いセントラル・フィンがあり、引き起こし時に胴体を擦るのを防ぐテイル・バンパーを兼ねている。

エンジンナセルの下側、主降着装置ドアの直後に、スピード(エア)ブレーキがある。

できる限り曲面を使わずに

ハルドマルクによると、サーブ105は「絶対的に必要など以外に曲線を使わないで」設計されたという。

しかし105の外観は、それほど直線的にも、無骨にも見えない。恐らくこれは、胴体などに極力三次曲面を用いなかったことを指しているのだろう。確かに胴体をよく見れば、単純な円筒と円錐の組み合わせでできていることが分かる。

サーブ105が無骨に見えない理由のひとつは、大きなクラムシェル型のキャノピーと、一体型のウインドシールドの存在で、これが全体に可愛らしい印象を与えている。キャノピーは後ろヒンジで開く。

胴体は、普通のアルミニウム合金セミモノコック構造で、先端には電子機器室がある。サイド・バイ・サイドのコクピットの後ろには空間があり、前述のように射出座席を降ろせば、コクピットは4〜5人乗りのスペースに変わるようになっていた。コクピットは、0.3kg/cm²(4.3psi)で与圧されている。

サーブ105のエンジンは、チュルボメカ・オービスクである。チュルボメカは、フランスの小型ガスタービン専門メーカーで、同社のマルボレII(推力3,923N)は、アメリカのコンチネンタル社で169としてライセンス生産されて、T-37に搭載されている。オービスクのスウェーデン空軍名はRM96になる。

案外知られていないが、チュルボメカはターボファン(バイパス)・エンジンのソレイオニアで、同社のアスパン1はフーガ・ジェモーに搭載されて、世界で最初に実際に飛行したターボファンとなっている(1952年1月)。

オービスクも1軸ターボファンだが、1段の段は減速ギアを介して駆動され(ギアド・ファン)、インレット・ガイド・ベーンが可変迎え角になっているなど、小さいながらもきわめて凝った作りになっている。

オービスク1Aの全長は2,288mm、幅は650mm、高さ750mmで、乾燥重量は290kgになる。推力は、離昇時が7,277N、連続最大が6,080N、巡航時が4,658Nになる。燃料消費率は、離昇時で0.618と低い。

サーブ105は、このエンジンを主翼の両側に抱え込むようなかたちで搭載している。正確に言えば、エンジンは主翼桁よりも後ろに取り付けられ、エアインテイクが主翼前縁付け根にある。

初期の設計では、インテイクのリップは主翼の前縁よりも少し後ろにあり、その前の胴体前面には三角形の小さな窓が削けられていた。4座型では、これが後部座席の意になるわけである。

しかし、恐らくインテイクが主翼の気流の影響を受けるからであろう、生産型ではインテイクは前縁よりも前まで延長されて

いる。後ろの窓は隠れることになったが、どうせビジネス型の構想も消滅していた。高翼を採用したので、主降着装置は胴体側面に引き込まれる。前降着装置は前方引き込みで、操向可能である。タイヤ・サイズは前が16.00×6、後ろが24×7.7である。

飛行学校に就役

サーブの社史などを読んでも、105の開発経緯はやや不明瞭である。ある資料には、設計はサーブの自費計画として行われたとなっているが、一方ではスウェーデン空軍の練習機兼攻撃機の要求にもとづいて開発されたようにも読める。

ただスウェーデンのような小さい国で、唯一の軍用機メーカーが、軍とまったく連絡なしに開発を行なうわけではない。同社独自の計画がたまたま空軍の要求に合致したというのではなく、やはり何らかの意見交換があったことは間違いないだろう。

サーブ105の開発が正式にスタートしたのは1960年4月のことで、1961年の12月16日には、政府の正式の開発承認も得ている。1962年4月には、130機の生産販売契約も結ばれている。

サーブ105の試作機の製作は1962年に始まり、1号機は1963年6月29日に、カル・エリク・フェルンベリによって初飛行し



13.5cm空対地ロケット弾を搭載したSA60B

た。初飛行の日付は、7月1日と書いてある資料もあるが、6月29日の方が正しいと思える。

初期の飛行テストでは、エンジン回りに改善の必要が認められた。生産型では、インテイクとノズル回りの両方がかなり変化している。ノズル直後には、地上アイドル時の推力をスポイルするエアブレーキのような可動面が設けられた。滑走路が凍結して滑りやすい北欧では、アイドルの小さな

推力でも機体が動き出して困ったことになる恐れがある。

これらの設計変更を取り入れた試作2号機は、1964年6月17日に進空した。1965年8月27日には、生産仕様の1号機が進空した。

スウェーデン空軍の130機の生産発注は、1964年に行なわれ、1965年になって20機が追加された。

リェンギンビェドの空軍飛行学校に、サーブ105の生産型が納入され始めたのは1966



SE-87Zの登録記号を持つ輸出型サーブ105XTのデモンストレーター

Photo: S. Åberg

Photo: K. A. Nilsson

年4月のことで、しかし就役の直後に、RM9（オービスク）エンジンの信頼性が問題になり、大幅な改良が行われた。この問題を取り切って、サーブ105の最初の練習生を受け入れたのは、1967年7月17日のことである。

1968年までには、150機全機がスウェーデン空軍に引き渡された。

5つの型

サーブ105のスウェーデン空軍の制式名は、Sk60になる。当初練習機型をSk60、攻撃機型をA60と呼ぶことになっていたが、のちに前者はSk60A、後者がSk60Bとなった。

基本型のSk60Aは、複座複機銃式の練習機だが、生産段階から主翼下には6ヵ所の兵装・パイロン取り付け用ハードポイントや、ガンサイト取り付けブラケットの準備がある。大部分の機体は就役後にサーブの工場で、仮測間接攻撃型Sk60Bに転換できるような改修を受けた。

Sk60Bは、常に兵装・パイロン、ガンサイト、ガンカメラなど攻撃装備を施した型で、1970年以降約60機がSk60Aから改修された。有事には飛行学校の教官達が、この機体で出撃することになる。

Sk60Bは、兵装搭載量の合計が700kgになる。30mm機関砲ポッド（弾薬150発）、13.5mm空対地ロケット弾12発、3in（7.62cm）ロケット弾18発入りポッドなどを、2in（5.1cm）ロケット弾36発入りポッドをそれぞれ2個か、120kg爆弾5発、250kg爆弾2発、サーブRb05空対地ミサイル（重量約300kg）2発、などとなっている。

Sk60Bの攻撃能力は決して大きくない。同じく初等練習機としてスタートし、ほぼ同じ大きさのT-37か、のちにAT-37という強力な攻撃機に発展したことを考えると、Sk60Bの能力は僅かゆいくらいである。この第一の理由はエンジンの推力不足であり、のちに輸出型ではエンジン推力が約1.7倍に強化されている。

Sk60Cは、機首を延長してフェアチャイ

ルドKB-18パナミック・カメラを搭載した偵察型である。原型は1967年1月18日に初飛行し、約20機がSk60Aから改造された。

このほかに少数機がSk60Aから、特出座席を取り外して4座席としたSk60Dノド仕様で改修されている。D型は軍の高速連絡用、E型は民間アビオニクスを持ち、スウェーデン空軍が行なっている民間エアライン・パイロット養成に使われる。

Sk60各型への改修は、ほとんどがサーブ社ではなく、マルムスリェトにある政府の航空機整備施設で行なわれた。

輸出型105XT

スウェーデンの兵器は、ユニークな設計思想や高い性能が評価されながらも、輸出が成功することはあまり多くない。その兵器も、高性能だが高価な点、スウェーデンの特殊な戦術や用兵思想に衝き過ぎていゝ点、政府が戦争や紛争などへの輸出を厳しく制限している点で、輸出面では不利になっている。

サーブ105の場合も、メーカーは軍用民間用合わせてサファイアの再販を狙ったのだが、結果的にはオーストリア空軍向けに40機が売ただけにとどまっている。

サーブ105の輸出型は105XTと呼ばれ、1967年にはすでに開発が始まっている。サーブ105XTがスウェーデン空軍500機のSk60と大きく違っているのは、エンジンがジェネラル・エレクトリックJ85-GE-17Bターボジェットになったことで、推力不足が解消された。

J85は、ノースロップF-5シリーズのエンジンとして知られるが、105XTに搭載されるのはもちろんアフターバーナーを持たない型で、離昇推力は12,677Nになる。推力が向上した代わりに燃料消費も増えたので、105XTでは機内燃料がほぼ5割増の2,050ℓへと拡大されている。また両翼には、500ℓ入り燃料タンクを下げられる。

パワーアップの効果は、なによりも兵装搭載量の増大に現われている。ハードポイントは同じ6ヵ所だが、各容量が拡大されて、合計は2,000kgにもなった。外側と内側のハードポイントは搭載容量275kg、中央のハードポイントは容量450kgとなっている。

推力向上と搭載量増大に対応して、サーブ105XTの主要構造も強化され（それにしても自重の数字からしか増えていないのは不思議だが）、最大離陸重量は44%増しの6,509kgになった。また海面上での最大速度も、なんと250km/hも向上している。しかし急降下速度は、空力的な制限からして変わっていない。



いかにもスウェーデンらしい湖沼地帯の上を飛ぶ105XT。



サーブ105は空対空射撃の標的機としても使用できる。インテイクの“DANGER”の文字とGEのマークから、これはJ85搭載の105XTと分かる。

サーブ105XTは、1968年にオーストリア空軍から20機を受注した。105XTの引き渡しは1970年に開始され、のちに20機が追加発注されて、1972年まで続いた。サーブの社内名称では、この型は105ÖE（オーストリアの略）と呼ばれる。

サーブ105XTは、オーストリア以外の販路を開拓できなかった。オーストリアは、スウェーデンと同じ永世中立国のよしみもあってか、サーブJ29FやJ35ÖEも採用している。

サーブの社史では、105XTの輸出は「政府の武器輸出現正で実質的にブロックされた」と、説明がましく述べている。

近代化改修で21世紀まで

サーブは1970年代半ばから、Sk60の後継となる高等練習機兼軽攻撃機、B31Aの計画を進めていた。B31Aは、高翼にSk60の面影を残しながらも、タンデム複座の単発など、Sk60の欠点を意識したような設計だった。

しかし開発コストの問題から、政府はB31Aの計画を1979年2月に打ち切った。このためSk60は、西暦2000年代まで使い続けられることになる。

サーブ105（Sk60）は、スウェーデン空軍に現在も合計134機が在籍している。同空軍にはほかにもプロペラ機のアルドック（Sk61）もあるが、これは民間パイロットの訓練に使われるだけで、軍のパイロット訓練ではSk60が初等練習から高等練習までをカバーする。

オーストリア空軍のサーブ105ÖEは、いまも29機が在籍している。そのうち2機は1986年に4座席に改造されて、要人輸送や連絡に用いられている。

スウェーデン空軍とサーブ社では、現在Sk60の寿命延長と近代化の改修を進めている。改修の骨子は、エンジンをウィリアムズ=ロールスロイスFJ44ターボファンに換装することで、離昇推力は8,452Nに向上する。しかもJ85とは違って、FJ44は燃料消費もオービスクを下回る。

推力増大で、Sk60は離陸性能や上昇性能が向上し、整備と燃料代が楽になる。FJ44（J429）は、セスナのサイテーション・ジェットトレーナーにも採用されていた。

エンジン換装の契約は1993年11月に結ばれ、1998年までかかって115機が改修される。残り20機の改修は、契約のオプションとなっている。

エンジンのほかには、液晶ディスプレイを使った水平対向表示機（HSI）がコックピット

トに組み込まれる。改修の10機目まではサーブが行なうが、11機目からは空軍飛行学校（第5航空団）自身の手で行なうことになっている。

この改修とは別に、1987年からはSk60の近代化改修が始まっている。これは主翼構造の強化や、射撃座席のパラシュートやハーネス取り替えなどからなる。

これらの改修を経たSk60は、少なくとも2010年まで第一線にとどまると期待されている。

（編集部注：文中のエンジン推力単位N（ニュートン）は1N=0.10197kg）

〔サーブ105データ（カッコ内は105XT）〕

全幅	9.50m
全長	10.5m
全高	2.70m
翼面積	16.3㎡
自重	2,510kg（2,515kg）
最大離陸重量（訓練）	3,800kg
同（攻撃）	4,500kg
同（XT）	6,500kg
海面上最大速度	720km/h（970km/h）
巡航速度	710km/h
失速速度	169km/h
海面上昇率	1,200m/min
実用上昇限度	13,500m
離陸滑走距離	450m（340m）
着陸滑走距離	880m（575m）
航続距離	1,400km（2,210km）
乗員	2

シリアル・リスト

試作機	60001～2
Sk60A/B/C/D	60003～60190
105ÖE	105401～105440



Sk60の後継となるはずだったB31Aの想像図。

SAAB 105 Photo Album

●写真解説：浜田一穂
Photo Captions: Kazuho Hamada



← サープ105の試作1号機(登録記号SE-501)。主翼はまだまだくっきりだが、生産型ではと枚ずつのフェンスが加えられる。またノズルには、アイドル推力減殺用のマラップがまだ付いていない。機首側面の紋章のようにも見えるのは、SAABのマークである。



Photo: L. G. Soldeva

← サープ105はスウェーデン空軍からSk60の制式名を与えられた。この写真は地上攻撃型のSk60Bだが、外観上は練習型のSk60Aと区別は付きにくく、所属部隊で区別するのがいいだろう。ご存知とは思うが、スウェーデン空軍の機体は、機首の文字が所属航空団を示し、垂直尾翼の数字は機体固有の番号である。この機体はF20ウィング所属で、s/nは60076になる。



Photo: L. G. Soldeva

← 同じくF20ウィング所属で、偵察型のSk60C。Sk60Cは、機首を延長してブエアテイルドKB-1&2ノラミック・カメラを搭載しているので、容易にはかの型と識別できる。Sk60CへはSk60Aから約20機が改造されたが、この機体のs/nは60023である。



Photo: SAAB

↑ F5ウイングのSk60C。キャノピーはきわめて大きく、視界はよさそうである。しかし4座席に改造した場合も、この後ろ開きのキャノピーから後部座席に出入りするのには楽ではなさそうだ。

↓ 偵察型のSk60Cは、カメラのほかは攻撃型Sk60Bと変わらず、このように武装して軽攻撃にも用いることができる。Sk60B/Cは、左右の翼下にパイロン3つずつを取り付けられるが、合計の搭載量は700kgでしかない。

Photo: SAAB



→ 30mmガンポッドと13.5cm空対地ロケット弾を吊り下げたSk60B。13.5cmロケット弾は、普通は2発ずつパイロンに吊るす。この機体のs/nは60010だから、生産10号機である。「FARA」は「DANGER」に当たるスウェーデン語の警告。インテイクのスプリッターの奥に隠れた窓にも注意。



Photo: SAAB



Photo: W. A. Nilsson

← F5ウイングのSk60C (60031)。主翼には13.5cm空対地ロケット弾12発を吊るし、手前には30mmガンポッドが置かれている。このポッドはスウェーデンのFFVエアロテック社製で、イギリス設計のADEN 30mm機関砲と弾薬150発(200発に増加可能)を内蔵。長さ385cm、直径50cmで、重量は弾薬とも364kgになる。



← ドラケンの偵察型S35Eと並んだSk60C。Sk60CはF5ウイング、S35EはF11ウイング所属である。全長15.4mのドラケンや、3.9mのガンポッドと並べると、Sk60のコンパクトさが一層目立つ。



Photo: SAAB

↑ サブ105XTは輸出向けの発展型で、エンジンをフランス製のチュールボメカ・オービスタから、アメリカ製のJ85-GE-17Bに変更したのが最大の変化である。エンジン換装で推力は約70%アップし、兵装搭載量はほぼ3倍になった。サブでは105XTのデモンストレーターを作って盛んに売り込んだが、採用したのはオーストリア空軍(40機)だけだった。

↓ 兵装搭載能力の向上を示す105XTデモンストレーター。白いのにはRb05空対地ミサイル、爆弾は中央の大きいのが500kgのM56、両脇が250kgのM50。合計の兵装搭載量は2,000kgになる。

Photo: SAAB





Photo: SAAB

← 雪の降りしきるなかでロケット弾装備のデモンストレーションをする105XT。高翼で地上姿勢が低いために、軽い兵装ならこのように人手だけで取り付けられるし、たいていの整備は立ったままでできる。

→ SE-XBZの民間登録記号を付けたサーブ105XTデモンストレーター。もともと構造的には、エンジンが胴体の外に取り付けられているので、このJ85への換装も、いま行なわれているWR44への換装も技術的には容易だった。胴体の表面をよく見ると、前半には沈頭鉄が使われているが、気流の乱れる後半は丸頭鉄であることが分かる。



Photo: SAAB

Photo: SAAB



→ 迷彩を施した105XTデモンストレーター。1,000lb爆弾2発と500lb爆弾4発を搭載しているが、これで搭載能力はいっぱい、やはり本格的な戦闘機や攻撃機と比べればもの足りないとも言えよう。



Photo: SAAB

↑ 30mmガンポッドに加えて、AIM-9Bサイドワインダーを搭載して空対空戦闘能力をデモンストレートする105XT。サーブ105XTの唯一の採用国オーストリア空軍では、やはりスウェーデンから中古のドラケンを購入するまでは、105XTが空域パトロール任務まで担当していた。

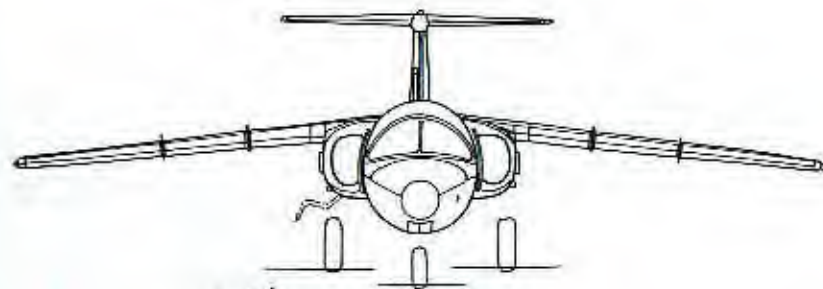
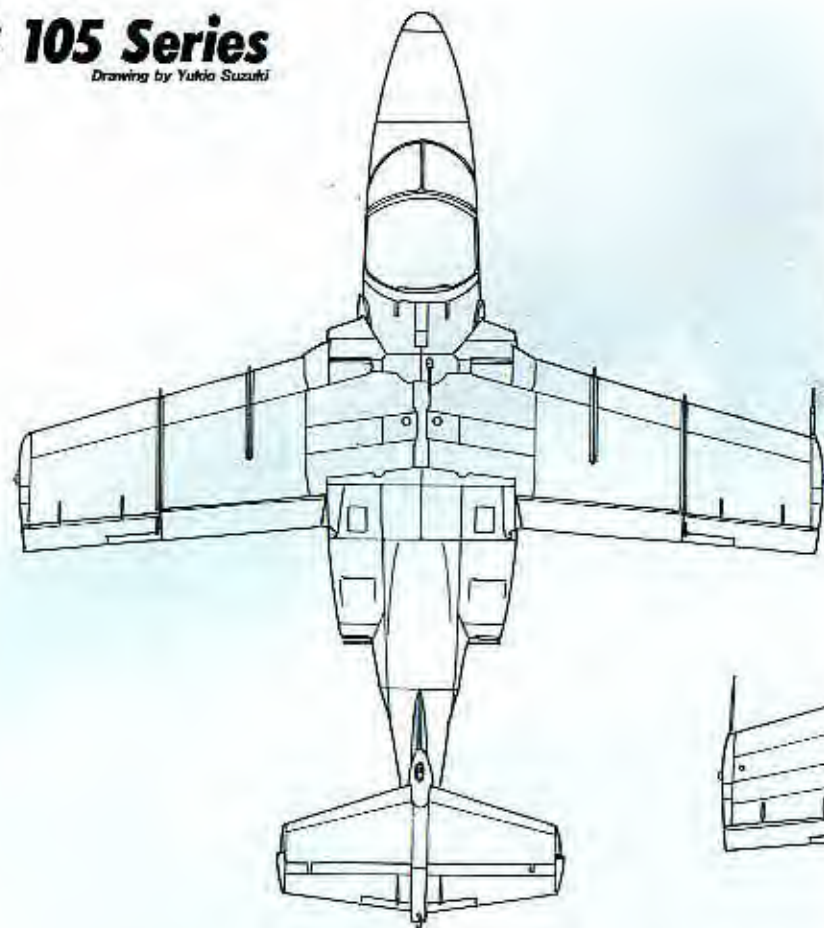
Photo: SAAB

↓ オーストリア空軍のマークを付けたサーブ105KT (105ÖE)。オーストリア空軍の105ÖEは、地上攻撃任務のほかに偵察、パイロット訓練にも使われている。同国北部のリッツ・ヘルシング基地の第3航空団の戦闘爆撃飛行隊が、唯一の105ÖEの作戦部隊である。

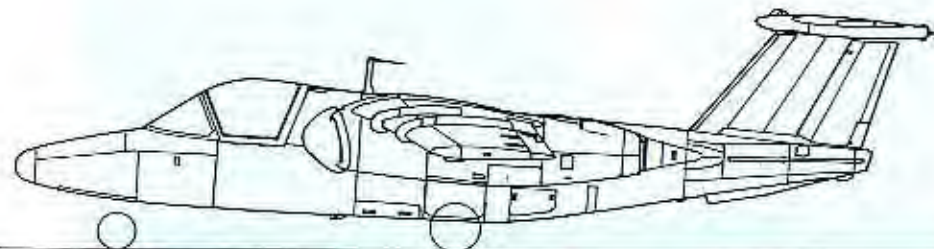
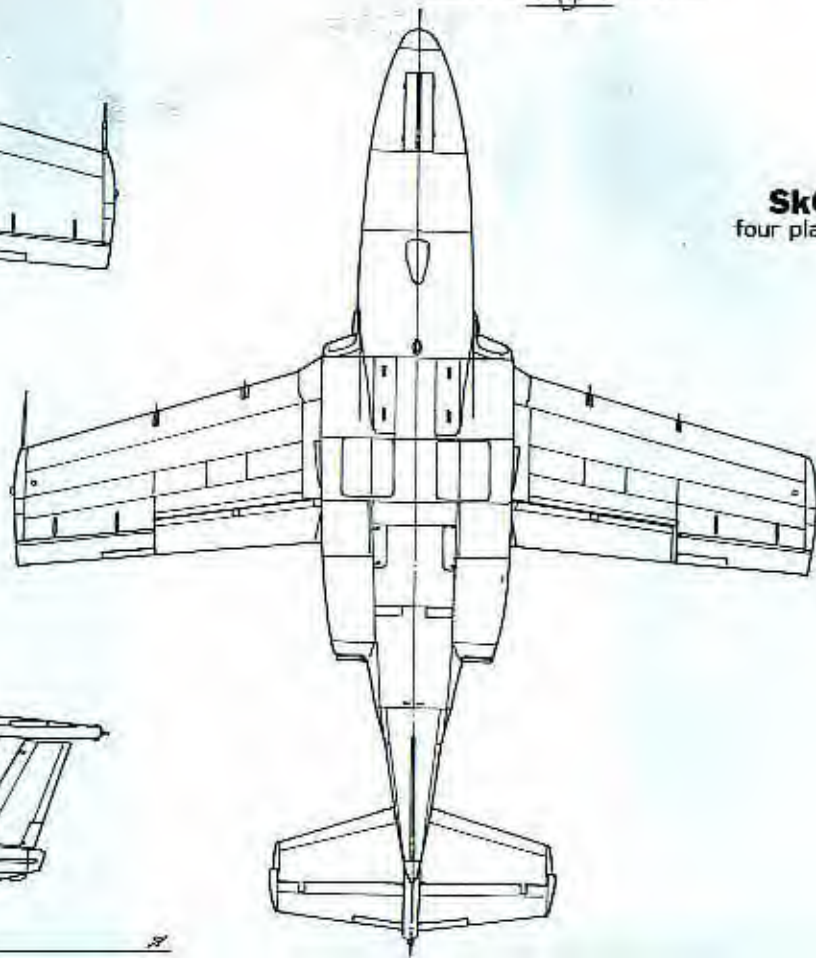


SAAB 105 Series

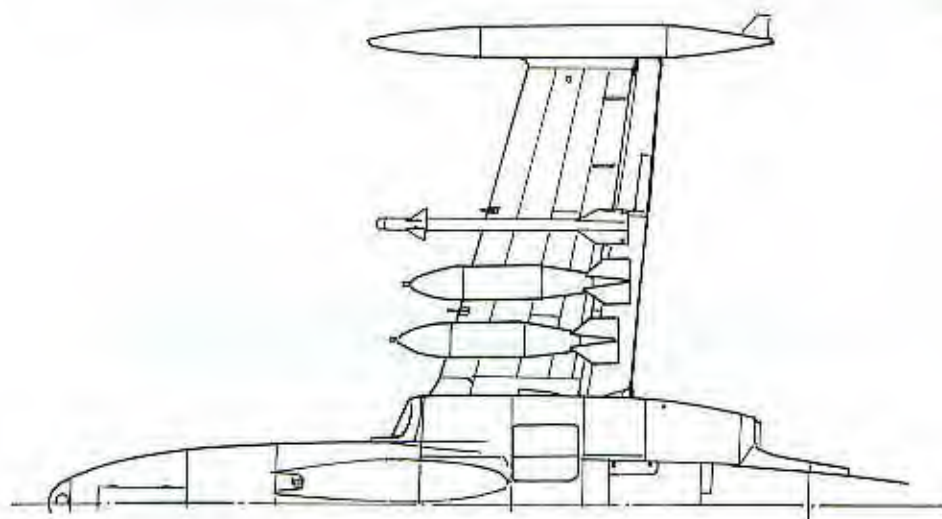
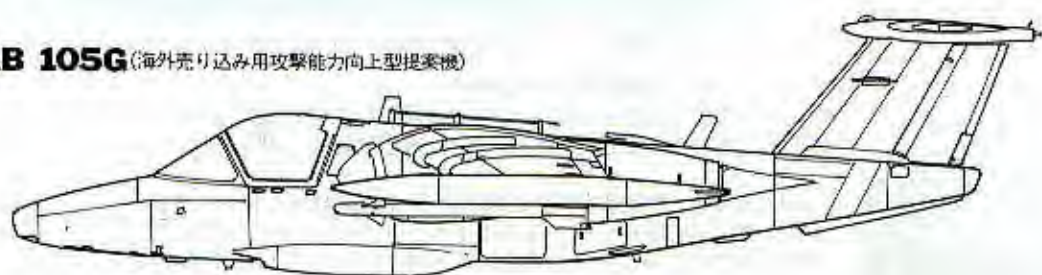
Drawing by Yukio Suzuki



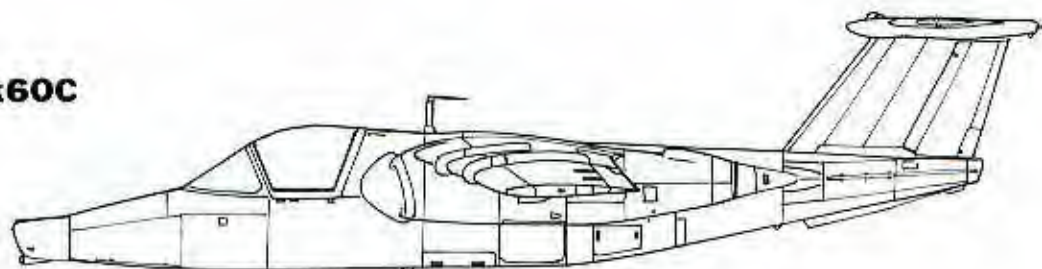
Sk60A
four planes view



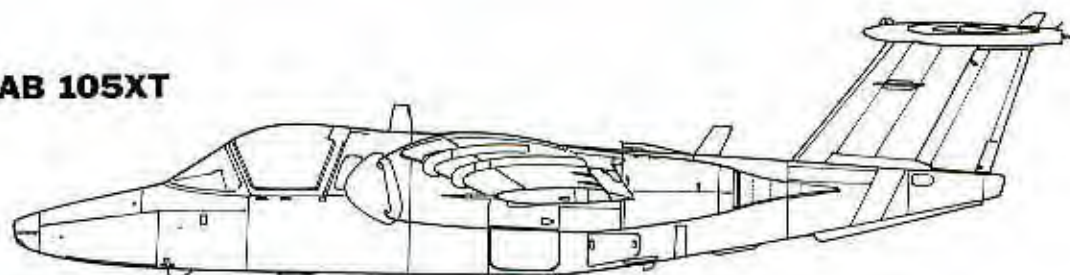
SAAB 105G (海外売り込み用攻撃能力向上型提案機)



Sk60C



SAAB 105XT





中島1式戦闘機 隼2型甲(キ43-II甲)ロ3弾装備機 / NAKAJIMMA TYPE 1 FIGHTER HAYABUSA Mk.2A(Ki43-IIA) fitted with Ro 3 rocket-projectiles
— 陸軍航空審査部飛行実験部戦闘隊所属 / 昭和19年なかば — — b belongs to Army Aero-test Department in mid 1944 —

作画：小泉和明プロダクション / K. KOIZUMI PRODUCTION



【第52回】ジェレミア J. オキーフ/米海兵隊

Jeremiah J. O'keefe



CHANCE VOUGHT F4U-1D CORSAIR/VMF-323.

機体全面シーブルー、国籍マークはインシグニアブルー、カウリングと胴体のサイドナンバーは白。プロペラはフラットブラックで先端はイエロー。キャノピー下の7個のスコアは赤/白の旭日旗。

Illustration: Makoto Hasegawa

ルシー島に到着している。

4月1日、連合軍は沖縄本島への上陸を開始、激しい艦砲射撃を浴びた北飛行場(読谷/ヨントンフィールド)と中飛行場(嘉手納/カデナフィールド)はその日のうちに占領されてしまう。ホワイトプレーンズは4月9日に読谷沖に到着、新しい基地、嘉手納へ移動した。しかし、VMF-323の本部隊と地上要員はその前に嘉手納に展開しており、受け入れ準備を整えていた。

3人同時に「1日エース」

デスラットラーズは嘉手納展開の翌日、4月10日からCAP(戦闘空中哨戒)ミッションを開始したが、こ

の日は天候不順で、ジェームズ・L. ブラウン中尉が行方不明になってしまった。翌11日、天候は回復して日本軍爆撃機が空襲を仕掛けてきた。爆弾の1発が滑走路に命中、離陸滑走中のパーソン・E. ボール中尉が危うく穴に突っ込みそうになった。しかし、当の爆撃機は爆弾投下直後、アルバート・P. ウェールズ中尉(最終撃墜数5機)によって撃墜された。これが「VMF-323にとっての初撃墜とされているが、ウェールズの初撃墜は翌12日という説もある。

4月12日午後、ラットラーズは14機のコールセアを出撃させており、2派に分かれて伊江島方面と本部半島方面へ向かった。このうち、ボブ・

ウェイドのF4U-1Dは車輪が引き込まず、ジョン・ルーサムが護衛について基地へ戻った。その途中、ふたりは零戦1機に遭遇、上空からウェイド機に襲いかかったが、ルーサムが反撃してこれを撃墜した。

ラットラーズのトップエース3人の先陣争いでは、ルーサム少尉が1勝リードしたことになる。

沖縄における戦いは、日本軍の抵抗で膠着状態に陥っており、15日、薄暮哨戒、いわゆるダスクCAPにおいてルーサムとウェイドが陸軍の3式戦飛燕の編隊と遭遇した。ルーサムはシリアル57259のF4U-1Dで1機、ウェイドは57199で2機の飛燕を撃墜。スコアは2機ずつとなった。



ふたりはツアー終了まで編隊を組んでおり、後にも名コンビを発揮する。

VMF-323にはCAPより優先する任務が与えられており、それが海兵隊上陸部隊に対する近接航空支援であった。オキーフはもっぱら近接支援に当たっていたようで、日本機と初めて遭遇するのは4月22日のこと。連合軍は19日ごろから現状打破を狙って総攻撃を再開しており、航空優勢を奪われた日本軍は夜間空襲を仕掛けてきた。また、天号作戦と呼ばれる沖縄沖の連合軍艦隊に対する特攻攻撃が九州の基地から断続的に続けられており、4月21日から22日にかけては菊水4号作戦が実施さ

れた。

この日、ラットラーズは朝から日没まで、入れ替わりで7回もの出撃をこなしており、近接航空支援や爆撃などを実施した。7回目の、この日最後の出撃が夜間攻撃に対するダスタCAPで、VMF-323を含めた6個の編隊（各8機）が出撃している。このうち、唯一戦果を記録したのが飛行隊長ジョージ C. アクステル Jr. 少佐率いるVMF-323の編隊で、副長ジェフアーソシ W. ドロー Jr. 少佐が後続の第2ディビジョン（4機編隊）を指揮していた。

ガラガラヘビ達は沖縄本島西方、粟田島北方上空で愛知99式艦爆の大編隊を発見、3/4に当たる約24機を撃

墜している（他の飛行隊のスコアを加えれば54機中33機）。そのうち、16機はアタステルの5機、ドローの6機、オキーフの5機で、3人が同時にエーセス・オブ・ザ・デー（1日エース）となるのは、海兵隊ではこれが唯一無二のことだ。

海兵隊のエーセス・オブ・ザ・デーは、3月号で紹介したジェイムズ E. スウェット（最終撃墜数15.5機）が43年4月にブーゲンビルで記録して以来、およそ2年ぶりのことだ。この後5月25日に沖縄で、VMF-312のハーバート J. バレンティン（最終撃墜数6機）が5.5機を撃墜、海兵隊最後のエーセス・オブ・ザ・デーとなっている。

海兵隊で最も若いエース

22日のダスクCAPにおいて、オキーフはアクステル編隊の第2セクション（小隊）を率いており、先行する4機はドロース率いる4機を従え、高高度を飛ぶ日本機を要撃するため25,000ftまで上昇した。しかし、いくら待っても日本機は表われなかった。海兵隊は上陸直後から、防空警戒用のレーダー網設置を急ぎ、4月後半には伊平屋島などに長距離早期警戒レーダーを運用するAWS（航空警戒中隊）を派遣、月末ごろには運用が可能になった。

しかし、それまでは艦艇のレーダー範囲で、その要撃指令は必ずしも正確ではなかった。アクステル編隊は高度5,000ftまで降下したところで、さらに低空を飛ぶ99式艦爆の編隊を発見した。急降下してくるコルセアを視認した艦爆はあわてて編隊を解き、個々に目標となる艦を求めて急降下していった。

実際にどのような戦闘が行なわれ

たのかは資料がないが、アクステルは1回のみの航過で5機を撃墜、さらに3機に損傷を与えており、僚機エドワード L. エイブナー中尉も撃墜2機、撃破1機のスコアを記録している。オキーフもアクステルに後続するかたちで99式艦爆の編隊に突っ込み、次々に艦爆を撃墜していったが、最後の5機目はヘッドオンで射撃を行っており、命中弾を浴びた艦爆が爆発したのは、距離にしてわずか50ftのところだった。オキーフは急旋回して、襲いかかってくる敵機の破片をかわした。

この戦闘で、ジェリー・オキーフ中尉はエースとなったわけだが、1923年7月生まれで22歳になっておらず、海兵隊でも最年少のエースのひとりといえよう。なお、僚機ウィリアム L. フッド Jr. 中尉（最終撃墜数5.5機）は陸軍の97戦2機を撃墜、99式艦爆3機を協同撃墜（戦果0.5機ずつ）、2機を撃破している。

少し間をおいて、日本機編隊に突っ込んだドロース少佐以下の4機は、

ドロースの6機撃墜のほか、ノーマン D. セリアル少尉が2機撃墜、1機協同撃墜（戦果0.25機）、チャールズ S. アレン中尉が1機不確実撃墜を記録している。結局、デスラットラーズは22機撃墜、4機協同撃墜（戦果は1.75）、1機不確実撃墜、6機撃破を、20分ほどで成し遂げたことになる。もちろん、相手は固定脚の艦爆と旧式戦闘機であり、性能的にはコルセアの敵ではなかったが、それにしても、この戦果は尋常ではなかった。

日本側から見ても、99式艦爆の攻撃で撃沈されたのは掃海艇シャローと揚陸艇などで、30機を超える損害を出したにしては、少なすぎる戦果であった。米陸軍第10軍のサイモン B. バックナー中尉は、味方の損害を最小限に抑えたとして、2MAW（第2海兵航空団）のパイロットに感状を与えた。またオキーフにも、5機撃墜の戦果に対してNC（海軍十字章）が授けられている。

第10軍の感状は2MAWに対して与



1945年、沖縄戦においてロケット弾による近接航空支援を行なうVMF-323のF4U-1Dコルセア。

Photo: NATIONAL ARCHIVES



沖縄戦の3週間でエースとなったVMF-323の7人のパイロットたち。前列、向かって右がジェリー・オキーフ。

Photo: USMC

ットラーズは11名のエースを輩出するが、いずれもアクステル指揮下の1回目のツアーでエースとなったもので、6月から終戦までにエースは誕生しなかった。

このころになると、すでに沖縄の第32軍に組織的抵抗を行なう力はなく、最後の手段であるカミカゼ・レイド、大空作戦も5月末時点で終了していた。オルリッチ少佐指揮下のラットラーズは近接支援に専念。地上部隊の前進によもない7月15日にはMAG-33とともに東岸の泡瀬飛行場（アワセ・フィールド）へ移動している。

結局、終戦までに空対空戦闘の戦果はほとんどなく、VMF-323のトータルスコアは124.5機に終わった。海兵隊の戦闘飛行隊としては、VMF-121、VMF-221、VMF-112、VMF-215、VMF-212、VMF-223、VMF-214に次ぐ8番目だが、戦闘期間は1年ほどで、ソロモン方面でのスコアがないことを懸案すれば、トップクラスの成績といえよう。

6月末、本国へ戻ったオキーフは、海兵隊を除隊してロヨラ大学に進学する。大戦のエースとなり、DFC

を受章した相同の英雄であったが、この時点でジェリー・オキーフ退役中尉は22歳になったばかりであった。彼は48年に大学を卒業、職を得たのは何と葬儀屋であった。大学でビジネスを専攻したオキーフは、58年には35歳にして自らの保険会社を創業している。

海兵隊では小隊指揮官の中尉止まりで、早々に除隊したためリーダーシップの有無を云々することはできない。しかし、少なくとも商才や政治的手腕はあったようで、60年にはミシシッピ州議会議員に当選、64年まで2期を務めた。そして、73年からはピロタシ市の市長となり、77年に再選され81年まで同職にあったという。既述した「STARS & BARS」にはこれ以上の記載がないため、現在も存命と思われる。

一方、戦後のラットラーズは、46年2月にMAG-33とともに本国へ戻り、カリフォルニア州エルトロに展開する。しかし、50年7月には朝鮮戦争参戦のため再び太平洋を渡り、韓国に到着した。VMF-323は52年6月30日に攻撃飛行隊VMA-323と改称、コルセアの攻撃型A1-1、そして

ゲラマンF9F-2パンサーへと転換、56年にはノースアメリカンF-4フェリーを受領、再びVMF-323となっている。

VMF-323のF-4は57年から、厚木基地へのローテーションを開始しており、カラガラヘビのダイヤ模様（ダイヤモンドバック）を意味するストライプと、朝鮮戦争以来の「WS」レターは、機種を次々替えながら日本の基地に姿を現わした。VMF(AW)-323のF8U（F-8）クルーセイダー、VMFA-323のF-4ファントムはベトナム戦争に参戦、82年にはF/A-18Aホーネットへ転換、90年が最後の来日となった。

現在は最新のF/A-18C（N）夜間攻撃型に転換、最初に書いたようにコンステレーション搭載CVW-20一員として何度か航海を行なっている。仮にコンステレーションがインディペンデンス級艦になるとすれば、何度か顔見せするのは必定だ。空母航空団の一員としてか、はたまた岩国へのローテーションかとはともかく、デスラットラーズが来日、再びハブの島、沖縄に姿を見せることはあるのだろうか？

20年3月上旬、戦隊は本部と第1中隊の一部が漢口、第1中隊の主力が広東、第2中隊が南京という配置をとっていたが朝鮮決戦の開戦にともない、第1中隊漢口残置隊の石野三郎大尉ひきいる100式司偵3型2機が第8飛行団の選抜部隊に加えられて九州宮崎の新田原(唐瀬原)に進出した。そして朝鮮方面の捜索に従事していたが、5月17日、石野大尉機(操縦:高堀潔中尉)が未帰還となった。石野大尉も高堀中尉も歴戦のベテランで、このふたりを失ったことは大きな損失であった。

この間、東支那海方面で敵機動部隊の活動が活発になってきたため、4月下旬に第1中隊、第2中隊混成の上海派遣隊(隊長:真木洋大尉)が編成され、上海の虹口飛行場に進出した。26日、第2中隊の尾崎末次中尉(偵察)と第1中隊の川野喜美軍曹(操縦)が搭乗した100式司偵は哨戒任務を終えて帰還する途中、舟山列島付近で消息を絶ったまま帰らなかった。

また4月末、作戦計画の変更により、82戦隊主力は南京に集結して作戦に従事することとなり、広東に進出していた第1中隊主力は漢口に帰還し、戦隊本部とともに南京場外に新設された土山鎮飛行場に移動した。

5月8日、第5航空軍は支那派遣軍の膝下から航空総軍の戦闘序列に編入されて朝鮮に移り、中国方面の航空作戦は第13飛行師団が担当することとなった。

これにともない戦隊も、5月23日に第2中隊の4機を南京に残して戦隊本部、第1中隊および第2中隊の一部が朝鮮に移り、主力が京城の金浦飛行場、一部が平壤に展開して東支那海および済州島方面の機動部隊捜索に従事した。なお、本隊の朝鮮移動にともない宮崎(新田原)派遣隊も京城に移動して本隊に合流した。

また、当時訓練隊は北京の南苑飛行場から奉天の北陵飛行場に移動を開始していたが、7月には移駐を終えて奉天訓練隊(奉天派遣隊)となった。

8月9日、ソ連が参戦、満州に侵入を開始すると、戦隊の100式司偵は直ちに出勤してウラジオストック方面と

満州北西部方面のソ連軍の対戦状況の捜索にあたった。これと同時に、戦隊の戦力を集中使用するため奉天の訓練隊にも京城集結を命ぜられた。そして、奉天訓練隊の搭乗員は10日以降、100式司偵と1式双発高練によるヒストン輸送で京城に移動したが、整備所の人件機材は列車が確保できず苦勞したが、整備班長南治中尉の努力により13日から14日にかけて奉天を出発することができたという。この南中尉は独立飛行第18中隊以来の整備のベテランで、戦隊の司偵が実力を十二分に発揮して任務を完遂できたのは、中尉をはじめとする整備班のスタッフの努力のたまものであった。

一方、南京に残留した真木洋大尉のひきいる第2中隊主力は、魁司偵隊(第13飛行師団司偵隊)として、同飛行師団の他の部隊とともに来軍が揚子江河口付近上陸に備えて戦闘準備を進めていたが、8月9日、ソ連参戦にともない華北に移動することを命ぜられた。

ただちに戸木田壯一郎大尉以下2機が北京の南苑に移動し、翌10日、戸木田大尉機(偵察:藤井輝雄中尉)は張家口北方の砂漠地帯でウランハートル方面から南下してくるソ連軍の大規模化部隊を発見した。戸木田大尉機からの報告により支那派遣軍は、急速ソ連軍の侵攻に対処する準備を開始した。

さらに13日、14日と捜索を繰り返して敵機械化部隊の動向を把握した第13飛行師団は15日早朝、飛行第90戦隊(双軽爆)と飛行第91戦隊(戦闘)が張北北方を南下中の敵機械化部隊に第1撃を加え、さらに彼方攻撃の準備を進め

ていたが、正午に終戦となった。

部隊通称号は、華艦2383を使用した。使用機は100式司令部偵察機の2型と3型のほか、連絡用として1式双発高等練習機を装備していた。

部隊標識は、第1中隊が独立飛行第18中隊時代に使用していた虎のマーク(図1)をひきついで使用していたが、大戦末期には記入している余裕がなくなかったため、マークなしの機体もかなりあった。この標識は「虎は一日に千里を征き、千里を還る」ということわざにちなんだものである。

塗装は100式司偵の2型の場合は上面が暗緑色、下面が灰緑色の迷彩塗装が標準であったが、全面灰緑色のものや上面に暗緑色と茶褐色の雲形塗り分け迷彩を施したものもあった。3型は上面が暗褐色で下面が茶色味をおびた灰白色が標準。

戦隊長は初代が出口敦少佐で、2代目が奥村房太少佐。第1中隊長は初代が黒田博通大尉、2代目が長谷川巖大尉、第2中隊長は初代が石田三郎大尉、2代目が渡邊秀真大尉であった。

飛行第83戦隊

昭和16年8月1日、飛行第10戦隊の軍偵2個中隊と直協1個中隊を基幹として衛門屯で飛行第83戦隊が編成された。

編成を終えた戦隊は、航空兵団長の直轄部隊となり海林に移動したが、4月21日、北支派遣を下合された。

【図1】飛行第82戦隊



【図2】飛行第83戦隊





中国大陸で連合軍が撮影した元飛行第82戦隊の100式司令3型甲。すでに尾翼の部隊マークは消されている(世界の傑作機No.38より転載)。

そして5月上旬、華北の運城に進出して第3飛行集団長の指揮下に入り北支方面軍の中原会戦(山西省の山岳部の敵に対する機動作戦)に協力したのち、6月中旬に原駐地の海林に帰還した。第1中隊は7月、第2中隊は8月、それぞれ97式軽爆撃機から99式軍偵察機に改変された。

6月下旬、独ソが開戦したのを機会に関東軍は関東軍(関東軍特別演習)の名で対ソ進攻の準備を開始したが、その一環として在満の偵察飛行隊は戦時の用法を便にするため臨時編成が発令され、飛行第83戦隊は7月29日に第83独立飛行隊本部、独立飛行第71中隊、独立飛行第73中隊、独立飛行第89中隊に改編された(独立飛行隊としての行動は別途紹介)。

その後、独立飛行第91中隊も第83独立飛行隊に加わり、ビルマ、蘭印などで行動していたが19年3月31日、第83独立飛行隊は飛行第83戦隊に復帰することを命ぜられた。

そしてラングーンで改編が実施され、独立飛行第91中隊が第1中隊、独立飛

行第89中隊が第2中隊となったが、独立飛行第71、73の両中隊は飛行第83戦隊には復帰せず、そのまま行動を続けた。

19年4月10日、第1中隊は飛行第58戦隊の指揮下に入ってボルネオ方面の海上交通護衛に従事することを命ぜられ、4月15日に北ボルネオ北部西岸のラプアン島に進出した。

これに続いて、38戦隊は北部ボルネオ沿岸の船舶護衛を担当するためボルネオに転進することを命ぜられた。そして6月7日、シンガポールに到着した38戦隊は、ここで第1中隊と合流。6月9日以降ラプアン島に戦隊本部と第1中隊、サンダカン、クダット、アヒ、ウチンに第2中隊を分散配置し、58戦隊に替わってボルネオ沿岸の哨戒に従事した。

6月末、戦隊は第3航空軍から戦隊の一部をビルマに派遣することを命ぜられた。そしてビルマに進出した小林憲一大尉を長とする飛行班(操縦者2名、整備員4名、99式軍偵2機)は、ビルマ方面軍飛行班の99式軍偵1機も指揮下に入れたうえで7月2日にナウン

キオに進出、第33軍の指揮下に入った。

その直後の7月4日、怒江方面の重慶軍の小孟の日本守備隊に対し総攻撃を開始した。守備隊は圧倒的な敵を相手に健闘していたが、弾薬の欠乏を訴えるにいたったため、第33軍はメイグデーラの第4飛行団に投孟に対する弾薬の空中補給を要請した。

7月14日、小林飛行班の99式軍偵2機は飛行第204戦隊の1式戦闘機8機とともに悪天候をついて弾薬投下に出動したが、天候不良のうえ彼我の戦線は刻々と変化していたため、一部は誤って敵軍の地域内に投下してしまった。

その後も、15日、20日、21日、23日、25日、26日と繰り返し空中投下が試みられたが、15日、23日、26日に成功したほかは悪天候にはばまれて目的を果たすことができずにひき返している。小林飛行班の99式軍偵は、毎回2機ずつ参加していた。

空中投下は、ラングーン補給廠で製作していた竹の骨に羽布を貼り漆を塗った増槽を利用し、これに弾薬を充填して落下傘をつけて投下するという方



上は昭和18年5月、漢口飛行場における独立第18中隊所属の100式司令機2型。下は昭和18年夏、同じく漢口飛行場で撮影された2型。尾翼のマークは有名な“天翔ける虎”で、これは1機ずつ手で描いたため、機体ごとにデッサンが異なっていた(世界の傑作機No.38より転載)



法をとっており、戦闘機の場合は2個軍値の場合は4個を搭載投下した。

19年10月19日、ボルネオ方面の戦備を増強するため第10飛行団司令部が独立第10飛行団司令部に改編され、7月以来第4飛行団前線の指揮下にあった第83戦隊はその指揮下に入った。そして、ひきつづきボルネオ方面の作戦に従事していたが、比島の危機を救うため戦隊も援号作戦に参加することとなり、12月8日ラバアンを出発、クダットを経由してネグロス島のバコロドに向かったが、当時ネグロス島一帯は天候不良で、戦隊長がタリサイに到着したのは10日であった。28日、バコロド地区は敵戦艦の攻撃を受けタリサイ飛行場にあった第83戦隊は全機を失ってしまった。

20年1月1日、独立第10飛行団は第4航空軍から第3航空軍の指揮下に移った。これにともない、83戦隊もボルネオ帰還を命ぜられたが、稼働機が皆無であったため、28日の空襲で破損した機を急速修理し、5日夜から移動を開始した。そして、いったんミンダナオ島のザンボアンガに終結したのち、13日に輸送機によりラバアンに後退、さらに26日にクチンに移動した。

戦力を消耗していた戦隊は、なにをきいていても機材を補充しなければならなかったが、第3航空軍には99式軍

値の保有機がなかったため、2式複座戦闘機が支給されることとなり、まず6機を受領した戦隊は1月21日から複戦の訓練を開始した。その後、さらに2機を受領するとともに通過部隊から99式軍値2機を譲り受け戦力を整えた。

軍値装備の偵察部隊は、どの隊も偵察だけでなく地上攻撃にも従事しており、83戦隊も同様であったが、2式双発襲撃機とも呼ばれた2式複戦の装備により、襲撃部隊の性格が強くなったといえよう。

2月末にパラワン島プエルトプリンセサに上陸した敵は同地の飛行場を整備すると南支那海、ボルネオ沿岸方面に対する攻撃を開始したが、4月下旬には同地に展開しているB-24の数は約200機に達していることが確認された。このため、独立第10飛行団と飛行第61戦隊にプエルトプリンセサ飛行場の攻撃が命じられた。

そして、4月28日夜半61戦隊重爆2機が夕弾攻撃を行なって在地機の過半数に損害を与えたあとを受けて83戦隊の2機が在地機銃撃を敢行、両戦隊とも全機が無事帰還した。

1日おいた30日、敵がタラカン島に上陸した。5月初頭に2式複戦をケニンゴウに進出させて以来、好機を狙っていた戦隊は5月26、28、29日に夜間攻撃を実施し、資集積所数カ所を破壊

炎上させたほか、飛行場施設や揚子施設を10数カ所破壊するという戦果をあげた。さらに6月の9日夜と10日夜にも攻撃を反復し、敵陣地を爆撃、物資集積所を炎上させた。

タラカン島での戦いの最終段階を迎えようとしていた6月8日、50隻をこえる敵艦隊がブルネイ湾に侵入、ラバアン島や付近の小島に上陸を開始した。

全力でこの敵を攻撃することを命ぜられた戦隊はシボラウトからケニンゴウに進出して14日夜に単機攻撃を3回敢行したが、戦果は確認できなかった。出撃した3機のうち笠原曹長操縦の98式直協偵察機は帰還したが、林軍曹(操縦)ノ前田軍曹(同乗)搭乗の99式軍値と田中軍曹(操縦)ノ稲葉曹長(同乗)搭乗の2式複戦は未帰還となった。

7月初め、戦隊は第3航空軍の命令により特別攻撃隊七生一隊を編成したが、出撃にいたらなかった。26日、ラバアン島攻撃を命じられた戦隊は99式軍値3機をピンツルに進出させたが、攻撃予定日の28日は天候不良であったため攻撃を中止して30日にクチンに帰還した。

8月8日、中米田陸二大尉機がクチン付近に不時着し同大尉は戦死した。8月11日、再度ラバアン島の攻撃を命じられ宮内民男大尉機、島本幸男少尉機、笠原年准尉機の3機がピンツルに



教導飛行第206戦隊の99式軍値。桜の花が同部隊のマークで、のちに独飛55中隊に引き継がれた(KFイラストレイテッドNo.4より転載)。



FAB FORÇA AÉREA BRASILEIRA BRASILIAN AIR FORCE

ブラジル空軍現用機を見る

↑ 1/16GAvCa (第16戦闘航空団第1飛行隊)のエンブラエルA-1 (5524)。空軍は単座のA-1 (AMX)を65機、預定のTA-1 (AMX-T)を14機発注する予定で、サンタクルーズ基地の1/16GAvCaの9機のAMX部隊。

ブラジルではエシブラエル/アレニア(伊)/アエルマッキ(伊)共同開発のAMX攻撃機や国産のEMB 312ツカノなどにより、航空戦力の近代化を進めている。また、ミラージュIII EBR/DBRやF-5E/Fなど旧式戦闘機の近代化改修を進めているが、そろそろ代替機が必要になってきており、アルゼンチンやチリと同様に、F-16やF/A-18、ミラージュ2000などがその候補に上がっている。

ブラジル空軍の作戦部隊、戦闘航空軍団(Comando Aeronáutico)は3個の航空軍(Força Aérea)、II/III/V FAeから構成されており、II FAeはCOIN機、対潜機、III FAeは戦闘機、攻撃機、V FAeは輸送機、給油機を運用する航空団(Grupo)と飛行隊(Esquadrao)を統括する。

(解説:石川潤一)

Photography by Robbie Shaw
Assisted by Alec Molton



↑ ↓ 1/16GDA (第1防空戦闘航空団第1飛行隊)のF-103 (ミラージュIII)。左は複座のF-103D (ミラージュIII DBR/4901)、下は単座のF-103E (ミラージュIII EBR/4926)で、垂直尾翼の「AN」は同隊のホームベース、ブラジリア南方のアナポリス基地を意味している。左の写真で手前に見えるのは、16GDAで連絡用に使用されているAT-27 (EMB-321)。



↑ ↓ ナタール基地における2/5GAvのAT-26 (4558, 4621)。AT/T-26はエンブラエルがライセンス生産したMB-325、EMB-326G8サバンの正式名で、72年から167機を導入した。100機程度が現存しており、実戦部隊の10GAvCaとCATRE (運用訓練軍団)の5GAvで運用中。

